



VW Polo VI

Audi TT Q

AUDI, BMW,  
MERCEDES,  
PORSCHE, VW...

25  
nouveaux  
modèles  
dévoilés

SPÉCIAL

ALLEMANDES

BMW Z4 III

Mercedes GLC



Citadines, limousines,  
SUV compacts, sportives :  
tout ce que vous préparent  
les constructeurs allemands  
pour les prochaines années.

COMPARATIF

LE VOLVO XC90 FACE AUX BMW X5 ET RANGE ROVER SPORT

Bisbilles d'aristocrates



1<sup>er</sup> ESSAI

ASTON MARTIN  
V12 VANTAGE S  
Coup de tonnerre



FACE-À-FACE

RENAULT KADJAR VS  
NISSAN QASHQAI



Le SUV Renault fait  
la différence grâce au confort

M 01117 - 936S - F: 3,50 €

BEL: 3,90 € - ESP: 4 € - GR: 4 €  
DOM: 4 € - DOM A: 5 €  
ITA: 4 € - LUX: 3,90 €  
PORT CONT: 4 € - CAN: 6 SCAN  
MAR: 45 DH - TOM S: 600 CFP  
TOM A: 1000 CFP - CH: 6 FS  
TUN: 7,50 DTU

# Renault KADJAR

Vivez plus fort.

Système Easy Park Assist\*  
Boîte automatique EDC à double embrayage\*  
Projecteurs avant Full LED Pure Vision\*

\* Disponible de série ou en option selon version. Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,8/5,8. Émissions CO<sub>2</sub> min/max (g/km) : 99/130. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande 



**RENAULT**

La vie, avec passion



# NOUVELLE PEUGEOT 208

## RÉVEILLEZ L'ÉNERGIE QUI EST EN VOUS



HX-080-WT

À partir de  
**10 290 €**  
sous condition de reprise<sup>(1)</sup>

**PEUGEOT i-COCKPIT | MOTEURS PureTech | ACTIVE CITY BRAKE<sup>(2)</sup>**

La Peugeot 208 arrive, bourrée d'énergie : nouvelle calandre plus athlétique, nouveau système de freinage automatique urbain « Active City Brake » permettant d'éviter l'accident ou de réduire sa gravité, et nouveaux moteurs PureTech pour de meilleures performances et moins d'émissions de CO<sub>2</sub>. Sans oublier le Peugeot i-Cockpit, intégrant le volant compact, le combiné tête haute et l'écran tactile 7", pour toujours plus de sensations.

**PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL** Gamme 208 y compris Business : consommation mixte (en l/100 km) : de 3 à 5,4. Émissions de CO<sub>2</sub> (en g/km) : de 79 à 125. Consommation urbaine (en l/100 km) : de 3,6 à 7. Émissions de CO<sub>2</sub> (en g/km) : de 79 à 125. Consommation extra-urbaine (en l/100 km) : de 2,7 à 4,6. Émissions de CO<sub>2</sub> (en g/km) : de 79 à 125.

Somme restant à payer pour l'achat d'une (1) 208 Access 3 portes 1,0L PureTech 68 BVM5, hors option, déduction faite d'une remise de 710 € sur le tarif Peugeot conseillé du 04/05/2015, et d'une prime reprise Peugeot (pour un véhicule de plus de 8 ans) de 1 600 €. Offre non cumulable réservée aux particuliers, valable du 01/06/2015 au 31/08/2015 pour toute commande d'une 208 Access 3 portes 1,0L PureTech 68 BVM5 neuve hors option, livrée avant le 31/10/2015 dans le réseau Peugeot participant. **Modèle présenté** : 208 Allure, 5p, 1,2L PureTech 82 BVM5, neuve avec option peinture métallisée, jantes 16" Titane noir brillant, Toit panoramique en verre, pack de personnalisation extérieur Menthol White, **au prix de 16049 €** déduction faite d'une remise de 1961 € et d'une prime de reprise de 1 600 €. (2) En option ou indisponible selon version.

## NOUVELLE PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

**DÉCOUVRIR**

**Nouveautés**

16 Alpine Célébration

**Dossier**

22 Spécial nouveautés allemandes

**EN COUVERTURE**

42 Peugeot 308 GTI

**COMPRENDRE**

**Les actus de la quinzaine**

46 Vignette écolo,  
le gouvernement nous enfume

**Au volant avec**

50 Éric Wepierre,  
directeur général d'Opel France

**CONDUIRE**

**1ers essais**

52 Aston Martin Vantage V12 S Coupé 573 ch

**EN COUVERTURE**

64 Opel Karl 1.0 75 ch

68 Mazda CX-3 1.5 Skyactiv-D 105 ch 4x4

82 BMW Série 2 Gran Tourer 220d xDrive 190 ch

**Face-à-face**

**EN COUVERTURE**

56 Renault Kadjar 1.6 dCi 130 ch 4WD / Nissan Qashqai 1.6 dCi 130 ch All Mode

**Grand angle**

72 Peugeot 308 SW GT 1.6 205 ch

**Comparatif**

74 Volvo XC90 D5 AWD 225 ch / BMW X5 25d 218 ch xDrive / Range Rover Sport TDV6 258 ch

**EN COUVERTURE**

**Les experts**

86 Renault Espace TCe 200 ch

**Dernier essai**

89 Audi A4

**VIBRER**

**Reportage**

90 30<sup>e</sup> Éco-marathon Shell

**Sport**

94 Formule E

**Rétro**

98 Alfasud Coupé Sprint

**S'OFFRIR**

**Avec 20 000 €, osez...**

103 4 choix s'offrent à vous

**PARTAGER**

**Vos autos**

104 Tesla Model S

**Courrier des lecteurs**

105 Le chef des essais vous répond

**Configurateur**

106 Quelle Mazda2 choisir ?

**Fiche occasion**

110 Alfa Romeo MiTo

**Les professionnels s'affichent**

127 Petites annonces

56



**FACE-À-FACE** | Équipés du même moteur 1.6 dCi de 130 ch, le nouveau Renault Kadjar et le Nissan Qashqai offrent des prestations semblables. Reste à trouver lequel répond le mieux à vos besoins.



**52**  
**1<sup>er</sup> ESSAI** | Aston Martin V12 S 573 ch: coup de foudre assuré au summum du plaisir automobile.



**90**  
**REPORTAGE** | Le 30<sup>e</sup> Éco-marathon Shell: comment faire plus de 2 500 km avec 1 l de carburant...



**74**  
**COMPARATIF** | Beaux, chic et chers, les Volvo XC90, Range Rover Sport et BMW X5 briguent la 1<sup>re</sup> place parmi les baroudeurs de luxe. Pour y parvenir, ils offrent bien plus que la puissance de leurs moteurs...

**ABONNEMENTS**

RETRouvez toutes nos offres p. 102  
et sur [WWW.KIOSQUEMAG.COM](http://WWW.KIOSQUEMAG.COM)



Famille

# Des trajets plus sympa quand on est connectés



Airbox Auto  
DAS : 0,352<sup>(1)</sup>

Jusqu'à  
10 connexions  
simultanées  
en Wi-Fi



orange™

**Vous rapprocher  
de l'essentiel**

Avec Airbox Auto branchée sur votre allume-cigare, vous profitez de 10 connexions Wi-Fi simultanées en voiture. Votre famille peut regarder des films et écouter de la musique tout au long du trajet. En plus, son port USB vous permet de charger votre mobile. Et pour mieux vous accompagner sur la route de vos vacances, Orange renforce son réseau sur les grandes autoroutes de France.  
[reseaux.orange.fr](http://reseaux.orange.fr)

**Usages en France métropolitaine. Usages Peer to Peer et Newsgroups interdits. Kit mains-libres recommandé.**

Équipement utilisable dans un véhicule et avec une offre compatibles, sous réserve de couverture. Conditions en point de vente ou sur [orange.fr](http://orange.fr). Ce produit est à l'usage des occupants du véhicule, à l'exception du chauffeur lorsqu'il conduit. (1) Le DAS (débit d'absorption spécifique) des clés 4G et tablettes quantifie le niveau d'exposition maximal de l'utilisateur aux ondes électromagnétiques; il est transmis par le constructeur. La réglementation française impose que celui-ci soit inférieur à 2 W/kg.



Face à la Chine, l'expérience protège encore les grands constructeurs occidentaux, pour l'instant...

## Le péril jaune attendra

On aime bien se faire peur avec la Chine. Depuis des années, nous guettons la production automobile chinoise. En craignant qu'un jour, bientôt, après avoir monopolisé l'assemblage de l'électroménager, des téléphones portables, des ordinateurs, et d'une foule d'autres objets de notre quotidien, ce pays investisse sérieusement le domaine automobile et y opère un raz de marée industriel comparable.

Mais apparemment, ce n'est pas si simple. À ce titre, l'exemple de Qoros est édifiant.

En rupture avec les pratiques des autres constructeurs chinois, habitués à produire des silhouettes mal copiées et mal construites de voitures occidentales, Qoros a voulu jouer une partition plus substantielle: recruter ingénieurs et designers chez les grands constructeurs; réaliser des voitures de qualité susceptibles de séduire les marchés mondiaux; se présenter à plusieurs reprises sur un Salon prestigieux, comme celui de Genève, en y affichant de hautes ambitions. Pour quels résultats?

Un échec commercial cuisant en Europe (quelques dizaines d'exemplaires vendus) – mais aussi en Chine –, au point que Qoros vient d'annoncer son retrait du marché européen. Tout ça pour ça...

Mais gardons-nous de l'arrogance. Qoros semblait avoir coché les bonnes cases: design consensuel à défaut d'être passionnant; sécurité abordée sérieusement (5 étoiles à l'EuroNCAP); technologie moderne; qualité honorable des matériaux. Pas de révolution, mais rien d'infamant non plus. Hyundai et Kia présentaient une offre plutôt moins aboutie quand ils ont investi les marchés américains et européens. Où chercher alors les raisons de ce naufrage? Dans l'extrême difficulté du métier de constructeur automobile, quelle que soit sa nationalité. Cette aventure rappelle à quel point il est délicat de tout mettre bout à bout, capacités industrielles, technologie, design, commerce, image et prix.

Et avec quelle rapidité une erreur stratégique, en l'occurrence un coût de production trop élevé, vous fait griller des capitaux! Le vaccin à ces maux se nomme l'expérience.

Elle protège encore les grands constructeurs occidentaux. Mais pour peu que ses financiers poursuivent l'aventure, Qoros reviendra en ayant appris de son échec. Et nous recommencerons à avoir peur de la Chine.

Jean-Éric Raoul, *rédacteur en chef*

## Ça vous a fait réagir...

“Dans votre dernier numéro, vous présentez les dessins des futures DS, et je suis interpellé par les faces des nouveaux modèles. Elles ressemblent étroitement aux avants des SUV Audi. Les fabricants français ont-ils besoin de s'identifier aux constructeurs allemands pour sortir de l'ombre?”

**Jean-Claude Lafon**

Même s'il y a en effet quelques similitudes, il semble que DS bénéficie toutefois de l'antériorité. Ce thème de calandre, dit “sabre” chez DS, a fait son apparition, en 2013, sur la DS 5 LS et fait désormais partie des points d'identification de la marque.

“Je suis surpris que les essayeurs ne trouvent rien à redire à la multiplication des boutons à bord des Porsche, alors que cela a été violemment critiqué sur d'autres véhicules avant l'apparition des écrans tactiles. Est-ce par crainte de ne plus être invités aux essais des nouveaux modèles?”

**Pierre Mourié**

Le tableau de bord des Porsche ressemble parfois à un cockpit d'avion. Cela valorise l'aspect technique de l'auto. Un discours plus rationnel prétend qu'en roulant très vite, il est plus sûr d'avoir un bouton par fonction plutôt que de naviguer dans des sous-menus.



## Retour aux sources

Le Mans, c'est devenu une seconde maison pour Porsche: la marque vient d'y remporter sa 17<sup>e</sup> victoire, grâce au trio Hülkenberg-Bamber-Tandy sur 919 Hybrid, tout de même dix-sept ans après son dernier sacre, obtenu grâce à la 911 GT1. Raflée à Audi, qui monopolise l'épreuve depuis des années, ce succès est aussi celui du groupe Volkswagen, devenu entre-temps propriétaire de Porsche. C'est également la première victoire depuis 2005 d'une voiture qui ne fonctionne pas au gazole! La première participation de Porsche aux 24 Heures remonte à 1951 et, depuis, les légendes se sont succédé: 917, 935, 936, 956, 962 sont autant de chiffres qui, aussitôt évoqués, font renaître dans les mémoires des lignes, des souvenirs et des bruits exceptionnels. Avec son 4 cylindres de 2 l, celui de la 919 marquera moins les esprits...



TOUS LES EXPLORATEURS LE SAVENT,  
LE PLUS EXCITANT EST  
CE QU'IL RESTE À DÉCOUVRIR.

Dr SYLVESTE MAURICE - ASTROPHYSICIEN

NOUVELLE DS 5





DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF  
AVANT-GARDE



[www.driveDS.fr](http://www.driveDS.fr)

# Zone Rouge

Par Brice Perrin

Bruits de couloirs, rumeurs, projets secrets, infos confidentielles... tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile



Le camouflage laisse deviner une ouverture verticale en deux parties. C'est un trompe-l'œil: le Roomster aura un hayon classique.



Le profil fait apparaître de façon évidente les lignes du Volkswagen Caddy dont la base remonte tout de même à 2004. Du neuf avec du vieux, donc.



## Le futur Roomster de Skoda change de fond en comble

L'ORIGINAL MONOSPACE CITADIN DE LA MARQUE TCHÈQUE VA ÊTRE REMPLACÉ PAR UN LUDOSPACE BASÉ SUR LE VOLKSWAGEN CADDY. IL GAGNERA EN HABITABILITÉ CE QU'IL PERDRÀ EN ORIGINALITÉ.

### LES INFOS CLÉS

Commercialisation : début 2016  
Prix estimé : à partir de 18 000 €

C'est ce qui s'appelle une longue carrière ! Après neuf années d'une présence discrète sur les routes, le Roomster de Skoda vient d'être retiré du catalogue, la production ayant cessé en mai. Il sera remplacé dès la fin de cette année, mais par une voiture qui n'a, hélas, plus grand-chose à voir avec le petit monospace aux surfaces vitrées

si typiques. Avec des ventes annuelles en Europe oscillant entre 25 000 et 40 000 unités, le développement d'une toute nouvelle voiture ne serait pas rentable. Pour ce nouveau Roomster, Skoda se repose donc sur le Volkswagen Caddy, présenté en mars 2015 au Salon de Genève, lui-même basé sur le Caddy lancé en 2004 et restylé en 2010. Le Roomster monospace n'est plus, vive le Roomster ludospace ! Même s'il arborera la nouvelle calandre de la marque ainsi qu'un capot et des optiques spécifiques, il perdra évidemment en charme et en originalité ce

qu'il gagnera en habitabilité: au niveau des cotés, comptez environ 20 cm de plus en longueur, 12 cm supplémentaires en largeur et une hauteur de caisse qui dépasse 1,80 m, soit plus de 20 cm gagnés. Tant mieux pour les départs en vacances ! Autre changement notable sur cette nouvelle génération de Roomster: les deux portes arrière sont coulissantes; l'accès des passagers en sera facilité. En revanche, l'habitacle sera proche de celui du Caddy - sobre et fonctionnel ! La version de série de ce nouveau Roomster devrait être présentée à la fin de l'année.

## INDUSTRIE

### QOROS REPART AVANT MÊME D'ARRIVER

En 2014, Qoros s'est discrètement implanté sur le marché européen, avec une timide incursion en Slovaquie. Mais le constructeur chinois décide de se retirer déjà du Vieux Continent. Une décision due aux ventes anecdotiques: 51 voitures seulement en 2014, sur un total de 7 000 voitures dans le monde. Le patron de Qoros, Phil Murtaugh, a expliqué au magazine allemand *Wirtschaftswoche*: "le marché européen est très, très important pour nous. Mais pas pour aujourd'hui, ni pour demain". Qoros va donc se concentrer pour l'instant sur la Chine.



Qoros a dévoilé sa compacte à Genève en 2014. Vous pouvez l'oublier...

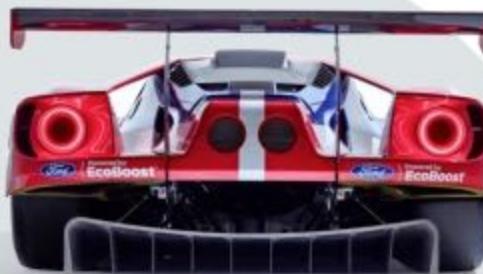


PHOTOS CHARLIE MAGEE

## SPORT

### FORD REVIENT AU MANS EN 2016!

La seule marque américaine à avoir gagné Le Mans sera de retour sur la piste des 24 Heures, quarante-sept ans après sa dernière victoire, avec la version compétition de sa nouvelle Ford GT, digne héritière de la GT40 de 1964. Mue par un V6 3,5 l suralimenté, la Ford GT sera engagée en catégorie GTE Pro, et commémorera le 50<sup>e</sup> anniversaire du triplé historique de la marque. Bonne chance !



Vite  
dit

“Nous n'aspirerons jamais à devenir un constructeur de masse.”

**Matthias Müller**, le patron de Porsche, dans *Les Echos*, le 11 juin.

En 1995, Porsche a vendu moins de 20 000 voitures. Cette année, la marque devrait dépasser les 200 000 unités écoulées ! Et désormais, la 911 est avant tout un véhicule d'image, l'essentiel des ventes reposant sur les SUV Macan et Cayenne, et sur la berline Panamera.

## C'EST OFF

### UN Q6 ÉLECTRIQUE CHEZ AUDI

C'est désormais certain : un SUV 100 % électrique arrivera en 2018 dans la gamme Audi. Son autonomie devrait atteindre 500 km. Reste à savoir son nom mais son adversaire est déjà connu : le SUV Tesla Model X.

### LA COMPACTE D'INFINITI SUR LA ROUTE

Vous avez déjà aperçu le futur SUV compact de la marque japonaise (*L'Auto-Journal* n°933), sachez que la berline Q30 dont il dérive peaufine actuellement son développement sur les routes européennes. Sa ligne dynamique cachera des dessous techniques de Mercedes Classe A.



Publicité

Immanquable !  
Jusqu'à 25% de  
réduction sur votre  
location de véhicule chez  
**AVIS**  
Pour en profiter,  
rendez-vous sur [visa.fr](http://visa.fr)

LES OFFRES RÉSERVÉES

VISA PREMIER





### INNOVATION

#### LA BOÎTE MANUELLE QUI SE PASSE D'EMBRAYAGE

Ou presque : avec la technologie eClutch développée par Bosch, vous n'aurez plus à poser le pied sur la pédale de gauche. Un actionneur électro-hydraulique se charge de débrayer et d'embrayer aux moments opportuns : nous avons pu tester un prototype, et ce système aussi rapide que doux fait des merveilles ! Il est impossible de caler, il reste possible d'utiliser l'embrayage (qui transmet un signal électrique et non plus mécanique), et le système ajoute une fonction "roue libre", qui évite de consommer à vitesse stabilisée. Ce système eClutch devrait être disponible courant 2016 pour un surcoût de quelques centaines d'euros.

Une commande manuelle qui ne nécessite plus de manœuvrer l'embrayage ? L'an prochain !

## EN CHIFFRES

### LE MARCHÉ EUROPÉEN EN MAI

\*Immatriculations de voitures neuves par rapport à mai 2014

**+1,3%\***

**1,11**

C'est, en millions, le **nombre de voiture neuves immatriculées en Europe en mai**. Le total atteint 5,8 millions d'unités depuis le début de l'année, soit une hausse appréciable de 6,8 %.

**+10,8%**

C'est la progression enregistrée par le **marché italien en mai**, soit +15,2 % depuis début 2015. L'Italie est le 4<sup>e</sup> marché européen, juste derrière la France.

**4989**

C'est la quantité de DS immatriculées en mai, soit une chute de 37,7 %. La marque est pénalisée par une gamme qui tarde à se renouveler...

# À ne pas manquer

## Focus aj



#### LES 4 ET 5 JUILLET, LE 23<sup>e</sup> RALLYE BELLE ÉPOQUE

Des V.U. à voir

Les événements qui se focalisent sur les utilitaires sont fort rares : ne ratez donc pas l'occasion qui vous est donnée début juillet sur les routes des monts du Forez. Une centaine d'utilitaires anciens participeront à l'exposition et au concours organisé à Montrond-les-Bains (42), et les équipages seront vêtus de tenues d'époque ! L'entrée est libre.

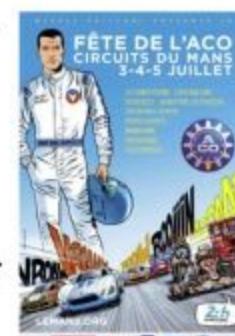
[www.les3a.com](http://www.les3a.com)

#### DU 3 AU 5 JUILLET, LA FÊTE DE L'ACO

Le Mans fait la fête

Vous cherchez un prétexte pour retourner au Mans alors que les 24 Heures sont finies ? L'Automobile Club de L'Ouest vous convie à trois jours de fête sur plusieurs pistes, dont le circuit Bugatti. Au menu : courses, animations, visites, exposition Michel Vaillant, visite des stands... L'entrée s'affiche à 12 €.

[www.lemans.org](http://www.lemans.org)



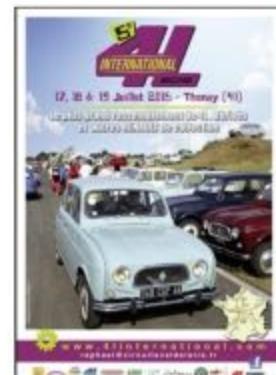
#### BIBLIO

## Une belle victoire

Frédéric Sausset a failli perdre la vie. Suite à une grave infection bactérienne, il s'est retrouvé amputé des quatre membres. L'an prochain, il participera aux 24 Heures du Mans. Vous désirez connaître ce qui s'est passé entre ces deux événements ? Lisez ce témoignage puissant, émouvant et rédigé avec talent.



**Ma course à la vie**, par F. Sausset avec S. L'Hermitte, éd. City, 240 p., 17,50 €.



#### DU 17 AU 19 JUILLET, LE 5<sup>e</sup> 4L INTERNATIONAL

Des 4L comme s'il en pleuvait Hormis le 4L Trophy, aucun autre rassemblement ne peut se targuer de réunir autant de Renault 4 ! L'édition 2015 vous donne rendez-vous à Thenay (41) et annonce plus de 1 300 4L et dérivés, ainsi que de nombreuses Renault de collection. Le billet d'entrée est à 15 €.



**VIVEZ VOS  
ÉMOTIONS  
À 100%**

## ALPINE CÉLÉBRATION

Par Jean-Éric Raoul

# Le goût des autres

La révélation du concept Alpine Célébration, en marge des 24 Heures du Mans, était particulièrement attendue. Elle a suscité des commentaires contrastés sur son style, annonce probable de celui de la future Alpine de route.

### LES INFOS CLÉS

Prix estimé: 50 000 €

Commercialisation: fin 2016

Sa force: marque passionnelle

Son défi: séduire à l'international

**A**vant toute chose, un peu d'auto... célébration ! Comme souvent, *L'Auto-Journal* vous révélait en exclusivité, il y a un mois, les traits de cette nouvelle Alpine. Sur la base

d'informations fiables, nous en avions réalisé une version "civile", pour vous permettre de visualiser ce que pourrait être la future Alpine du renouveau. Depuis le spectaculaire concept A110-50 de 2012, annonce officielle de la renaissance d'Alpine, le public français est impatient que se concrétise enfin ce vieux rêve. La marque a disparu il y a vingt-trois ans, laissant une trace indélébile dans la mémoire des passionnés. Dans le triste paysage automobile français de l'après-guerre, la Berlinette A110 a incarné la seule voiture de sport nationale capable de marquer son temps. De ce fait, chacun espère beaucoup d'une Berlinette du xxie siècle: renaissance d'une fierté française sur un secteur si longtemps déserté

par nos constructeurs, espoir d'une confrontation enfin loyale avec nos voisins allemands, perspective d'une montée en gamme tellement indispensable à notre industrie. Mais à projeter autant de rêves dans cette voiture et dans cette marque, peut-être en attendons-nous trop.

### HUMILITÉ

Avouons-le: lorsque nous avons eu accès aux éléments qui ont permis à notre designer d'imaginer la voiture que nous présentions, dans nos pages il y a un mois, nous avons commencé par ne pas y croire ! Cette allure générale assez humble, ces proportions peu spectaculaires, ces détails rétro explicites ne





FRÉDÉRIC LE FLOC'H/DPP/RENAULT

L'ancêtre et l'héritière, sur la ligne de départ des 24 Heures du Mans. Les dimensions ont évidemment forcées, mais la parenté est frappante, hormis peut-être pour la forme des feux arrière.

“On ne veut pas se tromper avec Alpine. C'est un joyau. On est très attendus. Il faut être à l'écoute.”

Antony Villain directeur du design



## VOUS EN PARLEZ...

VOICI UNE SÉLECTION DE COMMENTAIRES POSTÉS SUR LES SITES DE PRESSE AUTO FRANÇAIS, DANS LA FOULÉE DE LA RÉVÉLATION DE LA CÉLÉBRATION.

“Pas mal, mais ça sent la prise de risque minimale. Esthétiquement, je trouve qu'il y a trop de sagesse dans cette mouture. Il en faut un peu plus, notamment y associer quelques angles pour souligner l'agressivité.” **Bibi**

“Alpine ne veut pas faire de l'italien, de l'anglais ou de l'allemand, mais de l'Alpine. Sur ce point, c'est réussi. J'aime bien la ligne de caisse assez basse et la surface vitrée.” **Stef**

“Belle gueule, sauf l'arrière. Le problème n'étant pas qu'il soit moche, mais qu'il manque de personnalité.” **De Ambeltrar**

“Pour son renouveau, Alpine n'avait pas le droit à l'erreur. Ainsi, on découvre un dessin simple (mais magnifique) qui plaira aux anciens fans de la marque.” **Shkdkr**

“L'enthousiasme concerne le retour de la marque. Mais la déception est totale au vu de ce concept. Ligne sans personnalité, lourde et déjà vue, attributs de Berlinette A110 artificiels... Je suis encore plus déçu car la Vision GT, même si elle n'était qu'un concept pour un jeu, apportait de la fraîcheur et de la modernité. Le “whaou” promis par Bernard Ollivier n'a pas eu lieu.” **Alex**

nous paraissaient pas coller avec le discours de Bernard Ollivier, patron d'Alpine. Et encore moins avec l'esprit des réalisations de Laurens van den Acker, responsable du design de Renault et à l'origine du concept A110-50, dont nous imaginions voir un prolongement, plutôt que cette réplique discrètement modernisée d'A110.

#### NOSTALGIQUE OU TIMIDE ?

En découvrant la Célébration en ouverture des 24 Heures du Mans, nous avons pourtant eu confirmation de la validité de nos informations. Phares additionnels, pli central de capot, découpe latérale, lunette arrière bulle, tous les éléments faisant référence à l'A110 de 1962 sont bien présents. Aucune précision technique n'accompagne cette révélation, sinon l'assurance d'un moteur central arrière, très probablement un 4 cylindres turbo.

À cet instant, les avis sont partagés, surtout s'il est question de voir dans la Célébration l'annonce explicite de la future Alpine de production, attendue fin 2016 au plus tôt. Certains se réjouissent de sa tonalité nostalgique, susceptible d'ancrer le renouveau de la marque dans le prolongement de celle qui a fait sa gloire. D'autres s'étonnent d'une prise de parole stylistique timide, qui peine à donner à ce futur modèle un élan de modernité enthousiasmant. Laissons Antony Villain, directeur du design d'Alpine, justifier ce parti pris : "Nous sommes sur une célébration. C'est l'exercice ! Nous voulions réaliser un pontage fort avec la Berlinette. La voiture définitive sera un travail différent. Le concept présenté aujourd'hui va nous permettre de toiser, de voir les retours. On ne veut pas se tromper. On a un joyau avec cette marque, on est très attendus. Il faut être à l'écoute."

Philip Nemeth, consultant et professeur de design, propose pour sa part quelques clés de jugement de ce dessin, qui valident plutôt les choix faits par l'équipe d'Alpine : "Dans le



FRÉDÉRIC LE FLOC'H/DPI/RENAULT

Bernard Ollivier, patron d'Alpine, donne symboliquement le départ à son nouveau bébé. On peut sans doute y voir l'allure de la future voiture de route, prévue fin 2016.

#### VUE DE L'ÉTRANGER

**John McIlroy, Autocar**

*"L'Alpine Célébration manifeste une forte ressemblance avec les Alpine du passé, notamment la Berlinette A110 qui a clairement influencé le pli de capot ou les projecteurs additionnels montés haut sur le pare-chocs. L'arrière est plus contemporain, même s'il y a des références claires à l'A110 dans la manière dont les « épaules » de la carrosserie rejoignent les roues arrière."*

**Tim Pollard, Car Magazine**

*"Depuis la séparation d'avec Caterham, Renault gère le projet (Alpine, ndlr) seul. Et je dois dire qu'après avoir découvert le nouveau concept Célébration, nous sommes très excités par cette perspective."*

**Sam Philipp, Top Gear UK**

*"Ce qui est certain, c'est que cette Célébration est très, très belle. Il y a une dose d'Audi TT dans son profil, et sans doute un peu de Toyota GT86 sur la face avant. Mais sinon, c'est un dessin personnel et plausible."*

Lunette arrière "bulle", flancs creusés, ainsi que pli sur le capot avant, sont autant de références directes à la Berlinette A110 de 1962.



GREG WHITE/SID LEE

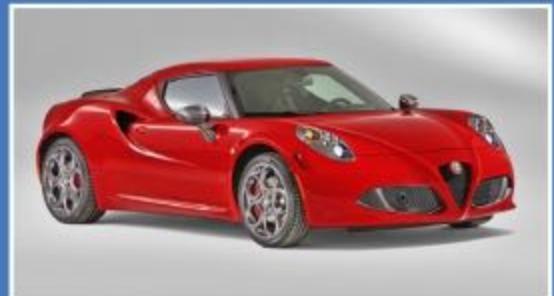


GREG WHITE/SID LEE

## FACE À L'ALPINE...

### Alfa Romeo 4C

Plastique de rêve, coque carbone, la 4C frappe fort. Mais elle souffre d'une direction désagréable, de son absence de polyvalence, d'un moteur manquant d'allonge et d'un prix qui se prend de plus en plus au sérieux.



### Porsche Cayman/ Boxster

Dès les versions de base, c'est un sans-faute : dynamisme, performances, agrément au quotidien. Que lui reprocher ? Une politique tarifaire très salée, à cause des options.



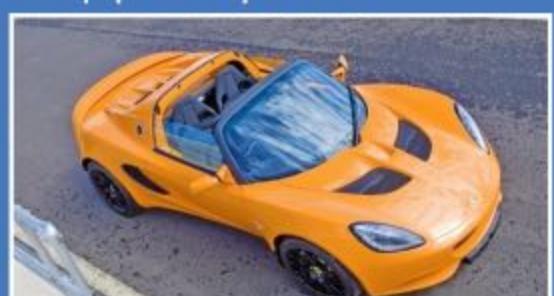
### Audi TT

Longtemps, le TT a été une jolie voiture, polyvalente et voyageuse, mais un peu ennuyeuse. La dernière génération séduit enfin les amateurs de conduite sportive. Et se place en pointe côté technologies embarquées.



### Lotus Elise S

Plate-forme aluminium et trains roulants affûtés garantissent un plaisir de conduite sans équivalent. Mais son prix reste élevé, rapporté à ses mécaniques banales, et à un équipement spartiate.



**“La voiture est bien posée sur ses roues, homogène, les masses sont bien placées.”**

Philip Nemeth **consultant en design**

petit monde du design, on va commencer par regarder la façon dont la voiture se pose sur ses roues, son attitude. De ce point de vue, la voiture est bien née. Sans parler des découpes graphiques, des éléments de clin d'œil à l'ancienne Berlinette, elle est bien posée, homogène, les masses sont bien placées. Après, en termes de proportion et de silhouette, cette voiture a une ligne de carrosserie qui est pratiquement plate, voire qui tombe un peu sur l'arrière, comme une 911. C'est très difficile d'apporter une dynamique sur une voiture qui a ce type de ligne de caisse. Sur les voitures modernes, on essaie au contraire d'obtenir une dynamique par une ligne de caisse plongeante. Cela conduit à des surfaces vitrées extrêmement réduites, notamment sur l'arrière. Mais ici, je trouve que cela fonctionne tout de même très bien. Ses voies

larges, son empreinte au sol, ses porte-à-faux équilibrés la rapprochent du langage d'Audi ou de Jaguar, par exemple.” Du coup, la direction lancée par le concept A110-50 de 2012 n'est absolument pas prolongée par cette Célébration. Philip Nemeth le justifie : “C'était totalement inenvisageable en termes de proportions. L'A110-50, c'était un monstre.”

Toute la question tourne donc autour de la nécessité de convoquer à ce point l'histoire pour relancer la marque. Il semble que cette stratégie vise à la fois à rassurer les nostalgiques français, tout en marquant l'esprit des observateurs étrangers, pour lesquels Alpine est quasi inconnue. Or, la marque ne connaîtra un succès durable que si sa clientèle s'étend bien au-delà des quelques fidèles français, convaincus d'avance.



Un vrai jeu d'enfant.

**NOUVEAU FORD C-MAX**

Titanium 1.0 EcoBoost 100 ch

**299 €/mois<sup>(1)</sup>**

**Sans apport. Sans condition.**

**> Avec Pack mains libres offert<sup>(2)</sup>**

LOA 48 mois. Montant total dû si achat : 22 061,60 €.

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Location avec Option d'Achat pour un Nouveau Ford C-MAX Titanium 1.0 EcoBoost 100 ch Stop & Start type 04-15. Prix maximum au 07/04/15 : 24 900 €. Prix remisé : 20 400 €. Kilométrage standard 15000 km/an. 48 loyers de 299 €. Option d'achat : 7719 €. Assurances facultatives. Décès-Incapacité à partir de 14,28 €/mois en plus de la mensualité. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande de ce Nouveau C-MAX neuf, du 01/07/15 au 31/07/15, dans le réseau Ford participant. Sous réserve d'acceptation du dossier par Ford Credit, RCS Versailles 392 315 776. N° ORIAS : 07031709. Délai légal de rétractation. (2) Offre de lancement incluant le Pack Mains Libres (comprenant le Hayon mains libres, système KeyFree et rétroviseurs rabattables électriquement avec lumière d'approche) sur les 1000 premières commandes d'un Nouveau C-MAX neuf. Modèle présenté : Nouveau C-MAX 5 places Titanium 1.0 EcoBoost 100 ch S&S type 04-15 avec Peinture métallisée, Jantes 18" 5 branches, Phares bi-xénon.



**Go Further**

pack Titanium et Active City Stop, au prix après promotion de 24 300 €, option d'achat identique, coût total : 26 108,76 €, 48 loyers de **383,12 €/mois.**  
Consommation mixte : 5,1 l/100 km. Rejets de CO<sub>2</sub> : 117 g/km (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.



Par Florian Chopin et Brice Perrin

# TOUS AZIMUTS

## LES CITADINES

**Sur un segment qui connaît un regain d'intérêt depuis l'arrivée massive de SUV, les allemands restent quelque peu timorés.** Cela devrait changer dans les mois à venir.

À commencer par la Polo et ses déclinaisons inédites, mais aussi chez Audi qui s'investit à fond.

Prix estimé : à partir de 13 500 €  
Commercialisation : printemps 2016

### VOLKSWAGEN POLO VI

#### La fourmi a bien grandi

À l'heure où le marché des citadines est envahi par les SUV (Volkswagen y viendra, et plutôt deux fois qu'une...), la Polo résiste encore et toujours. Au printemps 2016, débarquera la 6<sup>e</sup> génération de celle qui restera à jamais la "Fourmi de Volkswagen". Sous un style reprenant les lignes tendues de sa grande sœur, la Golf VII, se cachera une toute nouvelle plate-forme. Du moins pour ce segment, car pour VW, il s'agira d'une évolution de la version MQB, d'ores et déjà utilisée sur la Golf et ses plus récents dérivés. Un critère technique qui permettra à Volkswagen d'optimiser le développement des déclinaisons. Ainsi, la Polo sera toujours disponible en 3 et 5 portes (avec un air plus dynamique pour la 3 portes). En revanche, si une version tri-corpse est envisagée et pourrait refaire surface (hors d'Europe), la gamme disposera bel et bien d'un vrai SUV. L'autre intérêt de ce châssis modulaire : son poids. Il devrait réduire la masse de la Polo de 70 kg et ainsi permettre d'adapter aisément de nouveaux blocs 3 cylindres en préservant la consommation sans pour autant grever l'agrément.



Riches et diversifiées, les gammes des constructeurs allemands sont déjà très impressionnantes. À l'avenir, l'offre va encore s'étendre tant pour les généralistes que pour les marques haut de gamme. *L'Auto-Journal* vous fait découvrir leurs plans produit.

## SOMMAIRE

<b>Audi A5 II</b>	.....p. 32
<b>Audi A8 IV</b>	.....p. 35
<b>Audi Q1</b>	.....p. 24
<b>Audi Q6</b>	.....p. 31
<b>Audi TT Q</b>	.....p. 28
<b>Audi TT RS II</b>	.....p. 39
<b>BMW Série 1 Berline</b>	.....p. 28
<b>BMW Série 7 VI</b>	.....p. 34
<b>BMW X3 III</b>	.....p. 32
<b>BMW Z4 III</b>	.....p. 38
<b>Mercedes Classe A II</b>	.....p. 27
<b>Mercedes Classe E V</b>	.....p. 36

<b>Mercedes Classe S Cabrio</b>	.....p. 35
<b>Mercedes GLC</b>	.....p. 30
<b>Mercedes AMG GT Roadster</b>	.....p. 39
<b>Opel Meriva III</b>	.....p. 24
<b>Opel C-CUV</b>	.....p. 26
<b>Porsche Panamera II</b>	.....P. 36
<b>Porsche 988</b>	.....P. 40
<b>Smart Fortwo Cabrio III</b>	.....p. 23
<b>Volkswagen Polo VI</b>	.....p. 22
<b>Volkswagen Canyon</b>	.....p. 23
<b>Volkswagen CC II</b>	.....p. 31
<b>Volkswagen Tiguan XL</b>	.....p. 27

## VOLKSWAGEN CANYON

### Retard à rattraper

En 2006, avec sa Cross Polo, Volkswagen pré-sageait de la venue des crossovers sur le marché des citadines. Pourtant, près de dix ans après, le constructeur s'est largement fait devancer par Nissan, Renault ou Peugeot... Volkswagen a préféré attendre la nouvelle génération de Polo, et surtout l'arrivée de sa plate-forme modulaire MQB sur ce marché des citadines pour développer un concurrent des Juke, Captur ou 2008. Cette auto, que nous avons baptisée Canyon, ne ressemblera que de loin à une Polo, mais elle en reprendra toutes les motorisations... même la version hybride rechargeable.



ILLUS. B. REICHEL

Prix estimé: à partir de 16 000 €

Commercialisation: fin 2016

Prix estimé: à partir de 12 000 €

Commercialisation: début 2016



ILLUS. B. REICHEL

## SMART FORTWO CABRIO III

### Passage obligé

Incontournable au sein de la gamme Fortwo, le cabriolet reviendra bel et bien pour cette nouvelle génération. Il conserve sa cinématique double offrant juste un toit ouvrant ou bien occultant la lunette arrière pour profiter pleinement des balades cheveux au vent. Sous le capot, on retrouve le 3 cylindres 1.0 de 71 ch officiant dans la version standard. Une motorisation électrique sera également au programme. En revanche, la gamme ne comptera ni de nouveau roadster, ni de SUV...

## TECHNOLOGIE

### L'hybride rechargeable

Déjà très sobres, les citadines vont encore abaisser leur consommation en adoptant des systèmes hybrides rechargeables. Afin de ne pas grever le poids par des batteries trop lourdes, l'autonomie en tout-électrique sera plus limitée que sur les compactes. La Polo pourrait être la première à adopter ce système en associant un électromoteur à son 3 cylindres 1.0 TSI.



BERNHARD LIMBERGER

**AUDI Q1****Sus à la Countryman !**

Comment imaginer qu'Audi laisse le champ libre à Mini (marque du groupe BMW) sur le marché des SUV urbains haut de gamme ? La marque d'Ingolstadt travaille sur un concurrent direct de la Countryman, mais il lui fallait finaliser l'évolution de sa plate-forme modulaire MQB qui servira, à l'avenir, aux citadines du groupe. Le Q1 devancera donc

techniquement la future A1 II (prévue pour 2018). Il sera également plus grand (environ 4,15 m) et disposera uniquement de 5 portes. Il devrait reprendre certaines caractéristiques de la citadine, comme l'option arches de toit d'un coloris différent, mais il appartiendra bel et bien à la gamme des SUV Audi avec sa calandre 3D très marquée. Sous le capot, on retrouvera les moteurs de dernière génération, dont les 3 cylindres déjà présents dans l'A1, mais aussi une version hybride rechargeable qui permettra à Audi de devancer Mini... En attendant la réponse de la marque britannique.

Prix estimé: à partir de 21 000 €  
Commercialisation: fin 2016



ILLUS. B. REICHEL

Prix estimé: à partir de 16 000 €  
Commercialisation: 2016



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

## OPEL MERIVA III

### À moitié français

Du très court rapprochement entre General Motors et PSA, il ne reste que peu de chose, dont le futur Meriva. Il reposera, en effet, sur la même base technique que le prochain Citroën C3 Picasso. Toutefois, si les parties

visibles n'indiqueront pas le lien avec Citroën, le monospace allemand prendra la même direction que son homologue français en adoptant un look plus baroudeur. Par ailleurs, le Mériva III abandonnera ses portes arrière antagonistes au profit d'ouvrants conventionnels. Sous le capot, on retrouvera les blocs initiés par la récente mouture de la Corsa, dont le 3 cylindres 1.0 essence.

## La française qui peut rivaliser

**DS 3 SUV**

Le développement de la marque DS passe par l'adoption de nouvelles plates-formes. Ce sera le cas pour la future DS 3 et ses déclinaisons, dont le SUV. À peine plus long que la berline, il fera office de version 5 portes dans la gamme. Sous le capot, on retrouvera des évolutions des 3 cylindres actuellement disponibles. En revanche, point d'hybride rechargeable au programme. L'auto sera commercialisée début 2018 au prix



ILLUS. J.-F. HUBERT

Toute première Coccinelle pur-sang, la GT Cox annonce la couleur avec son pack R-Line aux 4 décors latéraux et ses jantes alliage 18" Twister. Et pourtant la puissance n'est pas sa seule qualité, comme le prouvent ses projecteurs Xénon avec feux de jour à LED ou sa radionavigation avec écran couleur tactile. En coupé ou en cabriolet, ce n'est pas le moment de chercher la petite bête.



COLLECTION  
COCCINELLE 2015

SÉRIE SPÉCIALE GT COX  
La plus sportive des Cox



# LES COMPACTES

**L'arrivée des plates-formes modulaires a ouvert un large champ de possibilités aux ingénieurs et aux designers automobiles.**

Elles ont également permis à la plupart des constructeurs, généralistes ou haut de gamme, de multiplier les déclinaisons à moindre coût.

Prix estimé : à partir de 25 000 €

Commercialisation : 2016

## OPEL C-CUV Le choix tendance

Dire que le Zafira III connaît une carrière transparente est un doux euphémisme. Aussi Opel envisage de sortir un SUV sur le même segment pour prouver qu'il existe toujours. Selon nos informations, ce C-CUV (nom interne du modèle, pour désigner un Compact-Crossover Utility Vehicle) ne viendrait toutefois pas remplacer le monospace... À suivre. Pour la partie technique, la marque allemande s'est appuyée sur son partenaire PSA. Ainsi, l'engin sera un clone du futur Peugeot 3008, également prévu pour l'année prochaine. Mieux, il sera fabriqué à ses côtés, dans l'usine de Sochaux (Doubs). Sous son look de baroudeur, il disposera de mécaniques allemandes de dernière génération, avec le 3 cylindres 1.0 de 105 ch ou encore le 1.4 turbo offrant 145 ch, voire 200 ch pour la partie essence. Côté diesel, le 1.6 CDTI fera parfaitement l'affaire (à partir de 95 ch). Des moteurs qui équipent d'ores et déjà la nouvelle Astra récemment présentée. Ce sera, avec les boîtes, le seul composant commun entre les deux autos... Toutefois, un élément ne sera pas au programme de ce C-CUV : la transmission intégrale. Opel reprendra le système Grip Control agissant sur les roues avant et officiant déjà dans la gamme Peugeot. Il sera simplement remis au goût du jour.



Prix estimé : à partir de 28 000 €

Commercialisation : fin 2016

ILLUSTRATION AUTOBILD/LARSON



## VOLKSWAGEN TIGUAN XL

### Plus on est de fous...

On l'attendait sur la 1<sup>re</sup> génération, mais elle n'est jamais venue... La version 7 places sera, en revanche, bel et bien une réalité sur la 2<sup>e</sup> mouture du Tiguan (prévue pour cet automne). Volkswagen entend ainsi donner

le choix aux familles nombreuses : Touran ou Tiguan. La base technique est la même, issue de la Golf VII, et permet d'intégrer des strapontins dans le coffre, tout en affichant un encombrement qui aura, certes

progressé par rapport à l'actuelle version, mais qui restera contenu. Il viendra compléter une gamme composée d'un Tiguan standard et d'une version dynamique, à l'image du BMW X4.



ILLUSTRATION AUTOBILD/LARSON

Prix estimé : à partir de 24 000 €

Commercialisation : 2018

## MERCEDES CLASSE A II

### Tempo accéléré

Le cycle de renouvellement des modèles tend à s'accélérer, notamment pour les constructeurs allemands. Il en ira ainsi pour la Classe A qui connaîtra un restylage au moment du Salon de Francfort (du 17 au 27 septembre), mais qui sera, surtout, renouvelée dès 2018. La compacte reposera sur une évolution de sa base MFA actuelle, mais Mercedes envisage plus de déclinaisons qu'aujourd'hui (5 portes, SUV, coupé 4 portes et monospaces). Ainsi une version 3 portes serait en développement et, surtout, une berline tricorps arriverait pour concurrencer l'Audi A3 Sedan. Certaines rumeurs évoquent même la possibilité d'une version découvrable. Réponse dans trois ans...

## TECHNOLOGIE

### Jeux de Lego

Les ingénieurs ne parlent plus de plates-formes, mais de modules. Des éléments techniques interchangeables permettant d'obtenir une multitude de modèles différents pour un coût parfaitement contrôlé. Si Volkswagen est passé maître dans le domaine avec ses MQB (véhicules à moteur transversal) ou MLB (moteur longitudinal), la concurrence s'y est mise : Peugeot avec la base EMP2 ou Renault avec son offre CMF. Aussi la stratégie d'Opel apparaît-elle d'autant plus étrange.



## BMW SÉRIE 1 BERLINE

### La confusion guette

BMW envisage de venir contrer l'Audi A3 Sedan et la Mercedes CLA. Pour cela, le constructeur bavarois proposera deux modèles : la Série 1 berline et la Série 2 Gran

Coupé. Deux modèles à l'architecture identique (traction issue de la plate-forme UKL1 des Série 2 Active et Gran Tourer), mais à la philosophie très différente. La berline servira à vanter les mérites de la compacte allemande en Chine et en Amérique du Nord, en offrant un espace habitable et un coffre plus généreux. La Gran Coupé affichera

un style plus dynamique avec une ligne de pavillon plus fuyante et un hayon. Pour la partie mécanique, les deux autos disposeront des blocs 3 et 4 cylindres officiant déjà dans le récent monospace, associé à des boîtes automatiques à 6 ou 8 rapports. La transmission intégrale maison sera également au programme.

Prix estimé : à partir de 26 000 €

Commercialisation : 2017



ILLUS. J-F HUBERT

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Commercialisation : 2016



ILLUS. B. REICHEL

## AUDI TT Q

### Du SUV partout

Si le monde du SUV vient plus volontiers vers celui des coupés (BMW X6 ou X4, Mercedes GLE Coupé...), l'inverse est plus rare. C'est pourtant ce qu'a choisi Audi en dotant son TT d'une esthétique de baroudeur. Présenté

sous la forme d'un concept à Pékin (2014), l'engin pourrait devenir le 3<sup>e</sup> modèle que recherche actuellement Audi pour sa gamme TT. Ce genre de carrosserie est, en effet, plus apprécié que les berlines sportives ou les breaks, aussi séduisants soient-ils... Il reposera ainsi sur la même base technique que le TT et en reprendra les mêmes motorisations (de 184 ch à 310 ch).

## La française qui peut rivaliser

### RENAULT MÉGANE IV

Si la silhouette reprend de nombreux codes de l'actuelle Mégane III, la nouvelle mouture affiche une réelle modernité technique. Ainsi sa plate-forme, entièrement modulaire, est déjà utilisée dans la gamme Renault par l'Espace et le Kadjar. Outre la modularité, cette base technique permet de réduire le poids de l'auto et lui permet surtout d'intégrer de nouvelles fonctionnalités : quatre roues directrices ou système hybride rechargeable.



ILLUS. J-F HUBERT



**NOCIBÉ**  
la beauté libérée



**LIBERTÉ**  
**N°72**

**DÉCOUVRIR CE QUI N'EXISTE NULLE PART AILLEURS**

Il est arrivé chez Nocibé et nulle part ailleurs. BURBERRY BRIT SPLASH. La nouvelle fragrance pour homme en exclusivité chez Nocibé. Découvrez cette nouvelle eau fraîche aux notes aquatiques, inspirée par l'énergie électrique de Londres en plein été et par l'eau rafraîchissant la peau chauffée par le soleil.

[www.nocibe.fr](http://www.nocibe.fr)



# LES FAMILIALES

**Sur ce segment, les berlines tricorps traditionnelles perdent du terrain face aux carrosseries plus originales que sont les SUV ou les coupés 4 ou 5 portes. Les constructeurs allemands l'ont parfaitement bien compris et font feu de tout bois, allant même jusqu'à développer des modèles iconoclastes.**



Photo officielle

## MERCEDES GLC

### On efface tout...

Les fans du GLK (au vu du nombre de ventes, ils sont peu nombreux) vont verser une larme en découvrant son remplaçant, le GLC. Outre le changement d'appellation pour une question d'homogénéisation des noms, l'auto affiche un tout nouveau style, bien loin des lignes anguleuses de son prédecesseur. Sa silhouette se veut plus arrondie, plus douce, à l'image de celle du GLA. La filiation est ainsi plus forte entre tous les SUV de Mercedes. Le nouveau GLE (Classe M restylé) entend suivre cette voie. Impression identique à l'intérieur, où l'on retrouve un large écran semblant ressortir de la console. Il se commande toujours via la molette située entre les passagers. Mercedes semble standardiser son catalogue. L'allongement de l'empattement (+118 mm) offre un espace plus important aux passagers arrière. Au rayon des innovations, le GLC peut recevoir la suspension pneumatique (Active Body Control) associée à un amortissement piloté et à un système de gestion du comportement selon cinq modes.

Sous le capot, uniquement des 4 cylindres (au lancement), deux diesels (GLC 220d de 170 ch, 250d de 204 ch), un essence (GLC 250 de 211 ch) et une version hybride rechargeable (GLC 350e 320 ch) offrant une autonomie en tout-électrique de 34 km. Tous disposent de la transmission intégrale et d'une boîte automatique à 7 ou 9 rapports.

Prix : à partir de 44 000 €

Commercialisation : automne 2015



Prix estimé : à partir de 50 000 €  
Commercialisation : début 2018

ILLUS. J.-F. HUBERT



## AUDI Q6

### Mi-SUV, mi-break

Cette nouvelle auto sera révélée à l'occasion du prochain Salon de Francfort (du 17 au 27 septembre) sous la forme d'un concept car électrique. Sur le

plan esthétique, ce Q6 se différenciera quelque peu des BMW X6 et Mercedes GLE coupé par une ligne de pavillon maintenue plus haute, lui donnant des allures de break. Sur le plan technique, il reposera sur une évolution de la plate-forme MLB, inaugurée par la prochaine A4. Sous le capot, si le concept adopte

un moteur électrique capable de proposer une autonomie de plus de 500 km, il dispose également d'une offre thermique standard, ainsi que d'un système hybride rechargeable (essence et diesel). L'auto ne sera pas disponible avant 2018, peu après le lancement du nouveau Q5 II.



Prix estimé : à partir de 40 000 €  
Commercialisation : 2016

## VOLKSWAGEN CC II

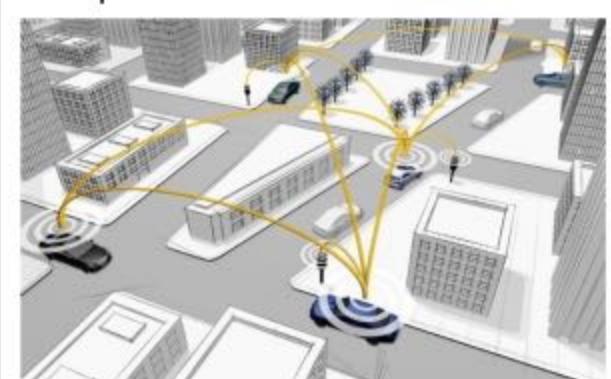
### Presque plus rien d'une Passat

Née Passat, la CC s'en éloigne encore un peu plus. La 2<sup>e</sup> génération, prévue pour l'année prochaine, adoptera le style initié par le concept Sport Coupé GTE (celui de Genève). On retrouvera ainsi une large calandre tombant très bas, une ligne de caisse haut placée, une poupe taillée à la serpe agrémentée d'un hayon en guise d'accès au coffre. L'engin reposera toutefois sur la même base technique que la berline familiale, et disposera des mêmes motorisations, ainsi que du système hybride rechargeable qui équipe d'ores et déjà la Golf GTE.

## TECHNOLOGIE

### Elles communiquent entre elles

Les constructeurs travaillent sur des systèmes de communication entre les véhicules, mais également avec les infrastructures. Cela permet d'éviter un embouteillage, d'inciter le conducteur à ralentir afin de ne pas devoir s'arrêter à un feu rouge, ou carrément d'éviter des accidents dus au manque de vigilance du conducteur. Seul bémol, la compatibilité du système entre les marques... Et que deviennent les anciens véhicules ? La solution viendra certainement de l'utilisation des smartphones.



## AUDI A5 II

### Le corps et l'esprit

L'actuelle A5 est sans doute l'une des plus belles Audi sur le marché. Le challenge est d'autant plus grand pour son remplacement. Ce n'est pas un hasard si certains

détails apparus sur la première mouture se sont retrouvés sur le concept prologue (Los Angeles 2014) qui fait aujourd'hui office de lettre d'intention esthétique pour les futures Audi. Les proportions du coupé seront conservées, ainsi que ses galbes subtils sur les flancs. Les dessous mécaniques seront empruntés à la nouvelle A4

(présentée en juillet), tout comme les blocs moteurs et les transmissions. À l'instar de la gamme actuelle, la future A5 sera disponible en coupé (*illustration*) mais aussi en cabriolet et en Sportback. Une carrosserie dont Audi ne peut se départir au vu de ses ventes qui, sur certains marchés, dépassent celles de l'A4.

Prix estimé : à partir de 37 000 €  
Commercialisation : 2016



ILLUS. AUTOBILD/LARSON



ILLUS. B. REICHEL

## BMW X3 III

### Gamme classique

BMW se satisfait pleinement du positionnement dynamique de son X3 par rapport au Q5, même si l'Audi le devance en termes de ventes sur le marché mondial. Pour la 3<sup>e</sup> génération, l'engin conservera donc son esthétique pour le moins massive, le rapprochant un peu plus de son grand frère, le X5.

Même chose pour l'intérieur, où l'on retrouvera un écran géant pour la navigation. Il se peut qu'il dispose de la même technologie tactile que dans la récente Série 7 (*voir p. 34*). Le capot, aussi imposant soit-il, cacherà une majorité de 4 cylindres turbo, et quelques versions 6 cylindres. Dommage ! Ils seront couplés à une évolution de la boîte automatique à 8 rapports ainsi qu'à la transmission intégrale, qui ne sera toutefois pas disponible sur l'ensemble de la gamme.

## La française qui peut rivaliser

### PEUGEOT 508

Sur un marché où les berlines n'ont plus vraiment la cote, Peugeot proposera, en 2017, une alternative à la fois dynamique et compacte. Oubliez la grande berline encombrante, Peugeot entend faire de la 508 une auto accessible affichant un design attractif de coupé 4/5 portes. Le châssis sera repris de l'excellente 308 II, ce qui sera un gage d'agilité et de plaisir de conduite. Au rayon des motorisations, elle disposera d'une offre hybride essence rechargeable.



ILLUS. J.-F. HUBERT



SEAT

AVANT D'ACHETER  
UN MODÈLE CONCURRENT  
**VENEZ CHEZ SEAT  
DÉCOUVRIR NOS MODÈLES**



ET QUEL QUE SOIT VOTRE CHOIX  
REPARTEZ AVEC **1 000 KM DE CARBURANT<sup>(1)(2)</sup>**

TECHNOLOGY TO ENJOY

**TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.**

(1) Offre soumise à conditions, réservée aux particuliers sur justificatifs envoyés avant le 31/08/2015 via la page dédiée du site [www.seat.fr](http://www.seat.fr). Pour toute édition d'une proposition commerciale d'une SEAT neuve, **du 1<sup>er</sup> au 30 juin 2015**, suivie d'une commande d'un véhicule neuf - y compris de marque concurrente (dans ce cas, l'écart de prix entre la proposition commerciale SEAT et le véhicule de marque concurrente finalement acheté **ne pourra être supérieur à 3 000 € TTC**), **dans le mois qui suit l'édition de la proposition commerciale**, SEAT vous offre une carte carburant prépayée d'une valeur commerciale unitaire de **60 € TTC**, soit l'équivalent de 1 000 km de carburant. La carte carburant est valable 1 an à compter de son activation.

(2) 1000km de carburant = Calcul effectué sur la base du prix moyen du GAZOLE constaté pour le département de l'Aisne au 20/04/2015 (Source [www.prix-carburants.gouv.fr](http://www.prix-carburants.gouv.fr) – moyenne entre le prix le moins cher et le prix le plus cher constaté pour le carburant Gazole : 1,261 € par litre) et des consommations conventionnelles en cycle mixte de la SEAT LEON 5 portes 2.0 TDI 150 ch DSG Stop/Start (4,4 l/100km) au tarif n°107. Voir conditions sur [www.seat.fr](http://www.seat.fr)

Gamme LEON ST consommations mixtes (l/100km) : de 3,8 à 6,7 et émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) : de 101 à 157.

Retrouvez-nous sur [f](https://www.facebook.com/seatfrance) [t](https://twitter.com/seatfrance) **SEAT.FR**

# LES ROUTIÈRES

**Nous entrons ici dans un monde de confort et de haute technologie.**

Si les berlines font encore la loi, les déclinaisons originales se développent rapidement. Ainsi, après l'arrivée des SUV et les berlines-coupés, les limousines se transforment en cabriolets.



**Photo officielle**

## BMW SÉRIE 7 VI

### Plaisir à tous les postes

De prime abord, pour trouver du plaisir dans une limousine, on ne se dirige pas forcément vers le siège du conducteur. Les places arrière offrent, généralement, un confort digne d'un salon. Cela reste assurément (attendons de l'avoir essayée) vrai pour la nouvelle Série 7 qui propose de multiples réglages ainsi qu'un espace royal pour les jambes grâce à son empattement de 3,07 m, qui peut grimper à 3,21 m sur la version longue. Mais cette nouvelle génération, la 6<sup>e</sup>, sait aussi redonner le sourire à son conducteur. Grâce à sa structure en aluminium, acier et fibre de carbone, elle affiche 130 kg de moins que sa devancière. Un bon point pour l'agilité, les performances et la sobriété. Le conducteur pourra profiter pleinement du couple et de la puissance mis à sa disposition par les blocs présents au catalogue : 6 cylindres de 265 ch (730d), 326 ch (740i) ou V8 de 450 ch (750i). Plus tard une version hybride rechargeable (740e) affichera 258 ch. Toutes ces motorisations sont associées à la boîte automatique à 8 rapports. Il pourra aussi apprécier la transmission intégrale, les 4 roues directrices (possibilité d'associer les deux), et la conduite dynamique de nuit grâce aux feux laser (en option). Les yeux rivés sur la route, via le nouvel affichage tête haute, il savourera le confort et le dynamisme de la suspension dynamique avec correcteur d'assiette et amortissement piloté. À l'intérieur, l'interface homme/machine dispose d'un écran tactile (une première pour une BMW), mais elle peut également se commander par des mouvements de la main grâce à des capteurs 3D.



DANIEL KRAUS

**Prix : à partir de 86 500 €**

**Commercialisation : automne 2015**

Prix estimé: à partir 145000 €

Commercialisation: début 2016



## MERCEDES CLASSE S CABRIOLET

### Le cabrio social

Un cabriolet est, le plus souvent, une auto d'égoïste, à la rigueur pour deux passagers. Avec cette Clase S découvrable, ne laissez plus vos amis sur le bord de la route. Les passagers arrière profiteront d'un bon bol d'air sans pour autant rogner sur leur espace habitable. L'engin reposera

sur la même base que le coupé Clase S. Il disposera donc des mêmes motorisations, dont les V8 de 455 et 585 ch, mais aussi de la fameuse suspension pneumatique donnant la sensation d'être sur un véritable tapis volant. La capote en toile sera, bien sûr, 100 % électrique.

ILLUS. B. REICHEL

Prix estimé: à partir de 90000 €

Commercialisation: 2016



ILLUS. B. REICHEL

## AUDI A8 IV

### Donner le ton

Marc Lichte a été promu responsable du style Audi pour secouer un peu le design de la marque. Sa première réalisation sera la prochaine génération d'A8, dont les lignes s'inspireront du concept "pro-

logue", présenté à Los Angeles fin 2014. Calandre élargie, ligne élancée, galbe subtil sur les flancs pour annoncer la technologie Quattro. Mais la révolution se trouvera à l'intérieur avec les premiers écrans tactiles d'Audi. Côté technologie, l'A8 disposera du meilleur du savoir-faire avec, notamment des systèmes hybrides rechargeables sur base essence ou diesel.

## TECHNOLOGIE

### Elles prennent leur autonomie

Embouteillages, créneaux, longs trajets soporifiques... Tous ces moments sont sources de stress, voire d'accident. Imaginez maintenant un régulateur qui s'adapterait automatiquement aux limitations de vitesse. Puis, associez-le à un système qui gérerait de façon autonome la trajectoire sur tous les types de routes jusqu'à 210 km/h. Et si, pour stationner dans une place étroite, la clé vous servait de télécommande... Tout ceci n'est plus de la science-fiction, mais bien une réalité.



D. KRAUS

## MERCEDES CLASSE E V

### Réelle polyvalence

La Classe E a une étiquette de voiture bonne à tout faire : capable de vous emmener pour de longs trajets, elle se transforme en partenaire idéal, dans sa version break, pour un déménagement. Avec cette nouvelle W213 (code interne), elle veut démontrer qu'elle peut également se muer en véritable laboratoire technologique. Outre les systèmes initiés par sa grande sœur la Classe S, elle sera également capable

d'une plus grande autonomie. Sur autoroute, par exemple, elle gérera toute seule l'accélération, le freinage, l'angle de braquage ainsi que les éventuels dépassemens nécessaires en fonction de l'environnement.

L'auto affichera quelques centimètres de plus que l'actuelle (4,95 m de longueur 1,94 m de largeur), ce qui lui permettra d'offrir plus d'espace aux passagers arrière. Sous le capot, la grande nouveauté sera le retour de la marque aux motorisations 6 cylindres en ligne (3.0 essence et diesel). Il se murmure que des 3 cylindres 1.5 feraient aussi leur apparition, tout comme des blocs diesel d'origine Renault...

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Commercialisation : 2016



ILLUS. J.-F. HUBERT



ILLUS. AUTOBILD/LARSON

Prix estimé : à partir de 90 000 €

Commercialisation : 2<sup>e</sup> semestre 2016

## PORSCHE PANAMERA II

### Bis repetita

Pourquoi changer une recette qui fonctionne ? La Panamera n'est certes pas un canon de beauté, mais avec près de 130 000 unités vendues depuis 2009, l'auto est une réussite commerciale. Aussi pour sa 2<sup>e</sup> mouture, Porsche reprend le même moule : silhouette mélangeant un Cayenne avec une 911, pour un résultat mitigé. Qu'importe, la nouveauté est en dessous : la plate-forme MSB (véhicules de luxe du groupe VW) intègre plus d'aluminium et de fibre de carbone et peut recevoir les blocs V6, V8 et un système hybride rechargeable.

**La française qui peut rivaliser**



## PEUGEOT 6008

Alors que Renault pense son haut de gamme comme un monospace, Peugeot l'envisage comme un SUV. Les deux ont la possibilité d'emmener jusqu'à 7 passagers. Le futur 6008 reposera sur la plate-forme modulaire EMP2 rallongée (empattement de 2,84 m). Il sera assemblé à Rennes-La Janais et disposera de la nouvelle offre hybride rechargeable basée sur un bloc essence. Il faudra toutefois encore patienter jusqu'en 2018.



ILLUS. J.-F. HUBERT

# Impactant.

Franchise offerte<sup>(1)</sup>

**Rien à payer.** Nous vous offrons la franchise d'assurance<sup>(1)</sup> pour le remplacement de votre pare-brise.

**Rien ne change.** Nos techniciens interrogent nos usines et votre nouveau pare-brise correspond au millimètre près à celui que nous remplaçons (sécurité, normes acoustiques...).

**Seul Audi Service respecte à ce point l'intégrité de votre Audi.**

[Audi.fr/pare-brise](http://Audi.fr/pare-brise)

# LES SPORTIVES

**Les constructeurs allemands, notamment haut de gamme, ont un vrai savoir-faire en matière de sportives.**

Elles sont racées, puissantes, performantes. Mais à l'avenir, elles devront également être sobres...

En termes de consommation, car le style se permettra quelques folies !

Prix estimé: à partir de 50 000 €

Commercialisation: automne 2017

## BMW Z4 III

### À la sauce japonaise

Depuis 2012 et leur annonce de partenariat technologique, BMW et Toyota se montrent plutôt discrets. Tout juste avons-nous eu droit à quelques bribes par-ci, par-là: Ian Robertson, responsable des ventes et du marketing BMW, s'était même laissé aller à cette confidence: "*les deux modèles prévus ne seront pas forcément positionnés sur le même marché*". Traduction: le japonais s'oriente vers une remplaçante (enfin !) de la Supra (environ 4,60 m) alors que, du côté de Munich, on entend remplacer le Z4 (qui mesure 4,24 m). La plate-forme modulaire mise au point par les deux constructeurs reprendra des matériaux utilisés pour la gamme i de BMW: aluminium et fibre de carbone, ce qui permettra de contenir le poids à un niveau très raisonnable. Toyota apportera pour sa part son expertise en matière d'hybridation et d'électrification. Ça, c'est la raison officielle. Officieusement, BMW est parfaitement capable de développer une sportive hybride seul, toutefois l'allemand a besoin d'un partenaire financier pour supporter une partie des coûts. En effet, au vu des tendances du marché, la rentabilité de ce projet Z4 sera bien moindre que pour un SUV. C'est d'ailleurs ce qui aurait poussé BMW à jeter l'éponge sur le développement d'une éventuelle Z2 sur base UKL1 (Mini).

Pour la partie mécanique, la banque d'organes BMW est assez riche pour imaginer l'adoption d'un 4, voire d'un 6 cylindres en ligne, associé à un ou deux turbos (pourquoi pas électriques). Vivement les premiers prototypes roulants...



## AUDI TT RS II

### Monsieur Plus

Malgré ses 420 ch, le concept TT Quattro Sport, présenté à Genève en 2014, ne préfigurait pas la future version RS. Celle-ci sera en effet dotée d'un 5 cylindres 2.5 TFSI officiant déjà dans les entrailles de l'Audi RS3. Il sera

associé à une boîte manuelle à 6 rapports ou à son pendant robotisé à double embrayage. Point de compresseur électrique (voir encadré), même si cette technique a déjà été testée avec succès par Audi sur plusieurs concepts. La puissance avoisinera les 400 ch, soit 40 de plus que l'ancienne génération de RS Plus, et l'auto sera allégée de quelques dizaines de kilos par rapport à la version standard, tout en affichant une ligne plus agressive.

Prix estimé : à partir 65 000 €

Commercialisation : début 2017



ILLUS. LARSON

Prix estimé : à partir de 135 000 €

Commercialisation : 2016



ILLUS. B. REICHEL

## MERCEDES AMG GT ROADSTER

### Symphonie en plein air

Pouvoir profiter d'une sportive cheveux au vent, c'est un plaisir qui ne se refuse pas. Aussi, pour contrer toutes les Porsche 911, Mercedes-AMG se doit de proposer une version déclinable de sa GT. Rien de révolutionnaire en soi, d'autant que le coupé, contrairement à ses devancières SLR et SLS ne dispose pas d'ouverture originale des portières. AMG devra "juste" adapter une capote en toile, au maniement entièrement automatique. Une adaptation qui ne devrait pas trop grever le poids de l'engin qui bénéficiera toujours des bienfaits de sa structure en aluminium. Le V8 4.0 biturbo de 462 et 510 ch sera toujours au programme.

## TECHNOLOGIE

### L'apport de l'électrique

Développé par les équipementiers (dont Valeo) pour abaisser la consommation en fournissant couple et puissance dès les plus bas régimes (très utile au démarrage), le turbo électrique est surtout utilisé par les constructeurs sur les voitures de sport. Il offre en effet un temps de réponse jusqu'à cinq fois plus rapide qu'un système mécanique. Ainsi, le concept Audi TT Clubsport (2.5 TFSI de 600 ch) passe de 0 à 100 km/h en 3,6 s grâce à son e-Turbo, alimenté par une batterie additionnelle de 48 V, fournissant l'équivalent d'un moteur électrique de 7 kW (10 ch).



**PORSCHE 988****Des gènes de 918 Spyder**

L'idée est en gestation depuis cinq ans. Quelle idée ? Celle d'une sportive à moteur central arrière, à la fois puissante et équilibrée, avec une architecture capable de rivaliser avec les berlinettes au cheval cabré. Sauf qu'entre-temps, d'autres projets autrement rentables pour Porsche ont pris le dessus : la remplaçante de la Panamera, qui achève actuellement son développement, et le SUV compact Macan. Autre élément important : le succès commercial et médiatique de la fabuleuse 918 Spyder. La Porsche 988 emprunterait certaines de ses solutions : de l'aluminium, du carbone, un V8 léger de cylindrée modeste (4 l maximum) qui aurait recours à la suralimentation, mais une version hybride devrait également voir le jour. Cette future rivale de la Ferrari 488 GTB, dont le développement a récemment été confirmé par Porsche, affichera une puissance proche de 600 ch. Cela n'empêche pas la marque de plancher simultanément sur le projet Pajun (pour "Panamera Junior"), qui donnera une descendance à la fantastique 928, exactement quarante ans après sa naissance.

Prix estimé : à partir de 200 000 €

Commercialisation : 2017



La française  
qui peut rivaliser

**Alpine Berlinette**

Présenté en grande pompe lors de la récente édition des 24 Heures du Mans, le concept Alpine Célébration (voir p. 16) préfigure la future Berlinette du XXI<sup>e</sup> siècle. L'icône sportive française fait donc son grand retour. L'auto sera commercialisée fin 2016 et disposera d'un bloc 4 cylindres 1.8 T d'au moins 260 ch associé à une boîte à double embrayage EDC7. Une version plus radicale (moins d'une tonne) développera plus de 300 ch.

GREG WHITE/SID LEE



ILLUS. B. REICHEL

**LE PAYS DE L'AUTOMOBILE**

L'objectif des constructeurs allemands est de prendre place sur tous les segments du marché. Et s'il n'en existe pas, ils le créent (SUV-coupé ou coupé-SUV). Les marques haut de gamme accroissent leur présence jusque chez les citadines, et peuvent désormais se comparer pied à pied avec les généralistes. Cette réussite commerciale est également le fait d'un investissement important dans le domaine de la recherche et du développement : les dizaines de milliards d'euros investis et l'implication très forte des équipementiers dans l'innovation leur permettent d'accroître leur avance technologique vis-à-vis de la concurrence. Cette capacité à innover repose évidemment sur une puissance industrielle considérable, soutenue par des ventes croissantes – VW sera incessamment le 1<sup>er</sup> groupe mondial – grâce à une présence historique massive sur les marchés émergents, Asie en tête. Un cercle vertueux, en quelque sorte.



ALTMANN + PACREAU

## Ne laissez pas la nature vous faire de l'ombre.

Le printemps revient, et avec lui le soleil. À vous les séances de bronzage, les barbecues entre amis et les loisirs en plein air. Oui, mais voilà, la nature elle aussi a profité du soleil et a décidé de vous faire de l'ombre. Réagissez avec la gamme Stihl. Taille-haies, débroussailleuses, souffleurs et tronçonneuses vous aideront à faire toute la lumière sur votre jardin. Découvrez des conseils pour votre jardin sur l'application **Stihl+**



[www.stihl.fr](http://www.stihl.fr)



Application **Stihl+**  
Disponible sur Google Play  
et iTunes store.

La performance est notre exigence

**STIHL®**

# PEUGEOT 308 GTi

Par Christophe Bourgeois Photos Clément choulot

## SENSATIONS FORTES EN TROIS LETTRES

### LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 33000 €

Commercialisation : octobre 2015



À l'occasion du Festival de Goodwood, Peugeot révèle une version sportive de la 308. Passée chez les sorciers de Peugeot Sport, la GTi reprend le bloc de la défunte RCZ.

**H**n annonçant l'arrêt de la RCZ, Peugeot n'a pas voulu laisser orphelins les amateurs de chevaux. La 308 GTi est certes beaucoup plus discrète, mais "les sensations seront au rendez-vous", nous promet Laurent Blanchet, directeur du produit Peugeot. Pour l'instant, on veut bien le croire sur parole. La GTi reprendra le bloc 1.6 THP retravaillé par Peugeot Sport, qui sera disponible ici en deux puissances, 250 et 270 ch (couple de 330 Nm) et doté d'une boîte manuelle à 6 rapports. Avec cette dernière version, la Lionne se trouve dans la moyenne haute du panier des compactes sportives. Une belle prouesse, d'autant que la concurrence dispose de blocs de 2 l de cylindrée. La marque prévoit-elle une version R au-delà de 300 ch ? "Nous ne voulons pas entrer dans la course à la puissance, mais nous ne nous interdisons rien, glisse Laurent Blanchet, qui ajoute que si ça se fait, il y aura une rupture technologique". La

présentation au dernier Salon de Shanghai du concept 308 R Hybrid pourrait donc avoir un avenir (voir ci-contre).

En attendant, la 308 GTi n'a pas l'intention de faire de la figuration. L'ennemi à abattre est clairement la Volkswagen Golf GTI, une institution. Pour y arriver, Peugeot s'est donc donné les moyens. La voiture dispose d'un différentiel à glissement limité, de trains roulants revus et d'une garde au sol abaissée de 11 mm. Question cosmétique, la 308 GTi se distingue par une calandre spécifique, tout comme l'entrée d'air – car le système de refroidissement a été revu – mais aussi par des jantes de 18 pouces (250 ch) et 19 pouces (270 ch) et, à l'arrière, par un déflecteur et une double sortie d'échappement. À l'intérieur, elle dispose notamment d'un bouton Sport qui joue sur la sonorité du moteur et la réponse de l'accélérateur. Histoire d'augmenter les sensations.

Car la 308 GTi affiche de belles performances tout en proposant une vraie polyvalence, ce que très peu de modèles peuvent prétendre.



Dans sa version de 270 ch, la 308 GTi atteint le 0 à 100 km/h en 5,9 s (6 s pour la 250 ch).



Le petit volant devrait permettre de trouver une excellente position de conduite.

Calandre et entrée d'air  
sont propres à la GTi,  
tout comme, bien sûr, la  
carrosserie rouge et noire.



## TECHNOLOGIE

### 308 R Hybrid

L'étude 308 R Hybrid exposée au dernier Salon de Shanghai affichait un look sévèrement musclé. Mais outre ses larges jantes de 19 pouces, c'est sa technologie embarquée qui laisse rêveur : bloc 1.6 THP de 270 ch couplé à deux électromoteurs de 85 kW (115 ch) chacun. Le tout permet de passer de 0 à 100 km/h en 4 s, et de franchir le 1 000 m d.a. en 22 s. Et si Peugeot passait du rêve à la réalité ?

Association reconnue d'utilité publique Siret : 784 448 730 000 27 // Crédit graphique © Illustrasport // Crédits Photos © RASP

**RENVERSANT!**  
RENAUD LAVILLENNIE  
L'HOMME LE PLUS HAUT DU MONDE

**FOUDROYANT!**  
USAIN BOLT  
L'HOMME LE PLUS RAPIDE DU MONDE

**MEETING AREVA**  
LE MEILLEUR DE L'ATHLÉTISME

**Stade de France**

**Pack TRIBU**  
OFFRE Famille / Amis\*

**SAMEDI 4 JUILLET**

**Stade de France**

\* Valable sur toutes les catégories, de 4 à 8 billets achetés et dans la limite des quotas disponibles.

Nouveaux modèles, restylages, évolutions mécaniques : découvrez, chaque quinzaine, ce qui change chez les constructeurs.

## Alfa Romeo MiTo

La MiTo peut désormais s'alimenter aux pompes GPL... à condition d'en trouver une ! Le moteur réquisitionné est un **4 cylindres 1.4 Turbo dit Bifuel** puisqu'il recourt à la bicarburation essence/GPL. À son actif: 120 ch. Le dispositif, monté en usine, autorise une autonomie de 1 200 km selon le constructeur et réduit ses émissions de CO<sub>2</sub> à 129 g/km. Pas de malus, donc. La MiTo Turbo Bifuel est proposée sous les finitions Distinctive et Sprint, respectivement facturées **20 340 € et 21 340 €**.

## Giulietta

La Giulietta reçoit un nouveau diesel, estampillé Euro 6 comme il se doit. Ce **4 cylindres 1.6 JTDM libère 120 ch**, emmène la voiture jusqu'à 195 km/h, lui permet de passer de 0 à 100 km/h en 10 s et réduit ses passages à la station-service. Compter 3,9 l/100 km en cycle mixte, pour des émissions de CO<sub>2</sub> limitées à 99 g/km. Le stop/start est de rigueur. Les prix s'échelonnent de **24 690 € à 29 250 €** au rythme de cinq finitions. À noter, ce nouveau moteur n'envoie pas à la retraite le 1.6

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

D  
e  
A  
à

Par Florian Chopin

Les tarifs du nouveau BMW X1 s'étalement de 34 600 € à 48 650 €.



BMW X1

JTDm de 105 ch, maintenu au catalogue et disponible sous deux exécutions. Les 2.0 JTDm 150 ch et 175 ch TCT (boîte robotisée à 2 embrayages et 6 rapports) se convertissent eux aussi à l'Euro 6 sans modification de tarif.

## BMW X1

À peine dévoilé, le nouveau X1 est d'ores et déjà disponible à la commande. La gamme s'articule autour de six motorisations (trois essence et trois diesels), de deux transmissions (traction dite sDrive et 4x4 dite xDrive), de deux boîtes de vitesses (BVM6 et BVA8) et de quatre finitions baptisées Lounge, Sport, XLine et M Sport par ordre d'apparition. Voilà les prix, par motorisations. Diesel: **18d (4 cyl. 2.0 150 ch, BVM6, 4x2) de 34 600 € à 40 750 € ; 20d (4 cyl. 2.0 190 ch, BVA8, 4x4) de 42 000 € à 48 150 € ; 25d (4 cyl. 2.0 231 ch, BVA8, 4x4) de 44 150 € à 50 300 €**. Essence: **18i (3 cyl. 1.5 136 ch, BVM6, 4x2) de 31 950 € à 38 100 € ; 20i (4 cyl. 2.0 192 ch, BVA8, 4x4) de 39 950 € à 46 100 € ; 25i (4 cyl. 2.0 231 ch, BVA8, 4x4) de 42 700 € à 48 650 €**. La finition d'entrée de gamme Lounge peut suffire au bonheur de tout un chacun, puisqu'elle retient la climatisation automatique 2 zones, l'écran couleur 6,5 pouces commandé par la molette iDrive et les radars de parking AV/AR...

## Citroën C5

Citroën réduit la voilure de la C5, en service depuis sept ans. L'offre moteurs se limite désormais à deux unités certifiées Euro 6. Deux diesels, en l'occurrence, soit le **4 cylindres 2.0 BlueHDI de 150 ch (BVM6 uniquement) et son homologue libérant 30 ch supplémentaires**, lequel entretient une relation exclusive avec la boîte automatique EAT6. La suspension hydropneumatique Hydractive reste au programme, au choix pour la C5 BlueHDI 150 ch et sans autre choix pour la C5 BlueHDI 180 ch. Le stop/start est servi d'office dans les deux cas. Entre parenthèses, la C5 n'est plus malussée, et c'est une bonne nouvelle. Les prix varient de **31 400 € à 35 950 € pour la C5 BlueHDI 150 ch, les deux types de suspension confondus, et de**

**35 000 € à 38 250 € pour la C5**

**BlueHDi 180 ch.** Rajouter 1 100 € pour le break. À ce propos, la variante baroudeuse Cross Tourer poursuit l'aventure avec les deux moteurs, en finition haut de gamme Exclusive uniquement – respectivement 38 550 € et 40 850 €.

## Nissan Leaf

La compacte 100 % électrique siglée Nissan élargit sa gamme. Baptisée Design Edition, la nouvelle finition s'intercale entre la livrée Acenta et l'exécution haut de gamme Tekna. Par rapport à la première, elle ajoute des jantes alliage de 17 pouces et des éléments spécifiques de décoration sur la console centrale. Par-dessus tout, la finition Design Edition dispose de série du chargeur embarqué de 6,6 kW disponible en option sur le reste de la gamme (3,6 kW pour les autres finitions, Tekna y compris). Le temps de recharge est alors réduit de moitié, soit 4 heures. **La Leaf Design Edition réclame 27 990 €, avec les batteries et après déduction du bonus de 6 300 €.** Ce prix chute à 22 090 € quand les batteries sont proposées à la location, pour un loyer mensuel minimal de 79 € sur 36 mois.



Nissan Leaf

La Nissan Leaf Design Edition reçoit, de série, un chargeur rapide (4 heures au lieu de 8).

## VW Golf TSI BlueMotion

Volkswagen installe son 3 cylindres essence 1.0 turbo sous le capot de la Golf. Ce moteur délivre **115 ch ainsi qu'un couple de 200 Nm.** Ce bloc s'associe à une BVM6 ou une DSG7 au choix, il emmène la Golf à 204 km/h, ce qui en dit long sur ses capacités, et restreint sa consommation à 4,3 l/100 km

quelle que soit la transmission choisie. Les émissions de CO<sub>2</sub> sont à 99 g/km. Outre les modifications apportées au moteur pour la circonstance, ces très bons résultats en matière énergétique s'expliquent par un châssis abaissé de 15 mm et la présence de pneus à faible résistance au roulement, d'où l'appellation BlueMotion. Cette motorisation est proposée sous les finitions Trendline et Confortline à des prix non indiqués pour l'heure. Le break SW et la variante monospace Sportsvan profitent, eux aussi, de ces bienfaits.

Q **clicpeugeot.com**

Modèles récents | Garantie constructeur jusqu'à 18 mois | Véhicules de 1<sup>re</sup> main | Faibles kilométrages



PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : 4,9; 308 : de 3,7 à 5,8 (avec roue 17" ou 18"); 3008 : 6,7. Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) : 2008 : 114; 308 : de 95 à 134 (avec roue 17" ou 18"); 3008 : 155.

**LE PLUS GRAND CHOIX D'ANNONCES DE VÉHICULES COLLABORATEURS D'OCCASION**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

**“Il faut agir vite et dans tous les secteurs : les transports d'abord, mais aussi l'industrie, l'agriculture et la construction.”**

**Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, le 2 juin 2015**

En matière de lutte contre la pollution, il est étonnant de constater que les efforts sont toujours réclamés en priorité au même secteur, à savoir les transports, et tout particulièrement l'automobile. Ségolène Royal promet ici des mesures concernant l'industrie, l'agriculture et la construction. On en reparle dans quelques mois ?

PHILIPPE DE POULPIQUET/PHOTOPQR



## VIGNETTE ÉCOLO

# Le gouvernement nous enfume

C'est le retour de la pastille verte ! Avec le “certificat qualité de l'air”, l'État s'attaque une nouvelle fois aux automobilistes. Et s'abstient toujours de traiter sérieusement la pollution atmosphérique.

Par Brice Perrin

## Une mesure qui se trompe de cible

La mise en place de ce certificat s'inscrit dans une démarche plus large : le plan d'action pour la qualité de l'air. Dès lors, pourquoi cibler encore les transports ? Ce secteur a progressé bien plus vite que les autres, et même si la pollution liée à l'automobile peut constituer un problème, notamment en ville, sa responsabilité reste modeste à l'échelle nationale :

### CO<sub>2</sub>

Les voitures neuves vendues en France émettaient en moyenne 176 g/km de ce gaz à effet de serre en 1995, contre 112 g/km début 2015. En revanche, les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur tertiaire, par exemple, sont stables depuis 1990 : environ 30 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an.

### NO<sub>x</sub>

Les émissions d'oxydes d'azote dues au transport routier ont baissé de 57% depuis 1990. Elles ont en revanche augmenté de 2% dans les secteurs résidentiel et tertiaire.

### Particules (PM10)

Le transport routier n'est responsable que de 14% des particules émises en France, contre 33% pour le secteur résidentiel et tertiaire, 29% pour l'industrie manufacturière ou encore 20% pour l'agriculture.

## Votre voiture est-elle concernée ?



Classification	Essence et autres (hybrides, GPL...)	Diesel
<b>100% électrique</b>	Toutes les voitures électriques, quelle que soit l'année	
1	À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
2	Du 01.01.2006 au 31.12.2010	À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
3	Du 01.01.1997 au 31.12.2005	Du 01.01.2006 au 31.12.2010
4		Du 01.01.2001 au 31.12.2005
5		Du 01.01.1997 au 31.12.2000
6		Avant le 31.12.1996



## Et ailleurs ?

En Europe, 9 pays ont mis en place des zones à faibles émissions, synonymes de restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants, dans près de 200 villes. La taille de ces zones, permanentes ou ponctuelles, varie de 2 km<sup>2</sup> à l'ensemble de l'agglomération, comme dans le cas de Londres (1 500 m<sup>2</sup>). La Suède a été le premier pays à instaurer ces limitations, mais ce sont l'Allemagne et l'Italie qui concentrent la majorité de ces zones à faibles émissions.

# 72 %

C'EST LA PROPORTION DE FRANÇAIS QUI ESTIMENT QUE "CETTE MESURE NE PERMETTRA PAS DE LUTTER EFFICACEMENT CONTRE LA POLLUTION", d'après un sondage réalisé par Odoxa. Par ailleurs, 76 % des sondés trouvent injuste "que les propriétaires des véhicules les plus récents soient avantagés parce que cela avantage les Français les plus riches qui ont les moyens de les acheter".

**P**eu efficace et pénalisant. C'est ce que nous pensons du certificat qualité de l'air annoncé comme la mesure phare du plan d'action pour la qualité de l'air par la ministre de l'Écologie, Ségolène Royal. Cette même ministre qui a déployé voici quelques mois des trésors d'énergie pour faire annuler l'interdiction des feux de cheminée en région parisienne – alors qu'ils sont fortement émetteurs de particules fines – et qui a mis fin, en octobre 2014, au projet d'écotaxe, une mesure qui instaurait pourtant le principe de pollueur-payeur aux transporteurs français et étrangers, avec une taxe modulée en fonction des kilomètres parcourus. Le certificat qualité de l'air, pour en revenir au sujet qui nous préoccupe, est un outil qui permet de classer les voitures en fonction de leur année de mise en circulation, en se basant sur la date d'entrée en vigueur des différentes normes Euro : ce classement de 1 à 6 est censé donner aux villes un outil pour filtrer les véhicules les plus polluants dans certaines zones (quartiers historiques, centres-ville) ou les jours de pics de pollution. Le système n'a qu'un seul mérite : proposer une alternative à la circulation alternée, système aberrant basé sur l'immatriculation et non sur l'âge ou le taux d'émissions polluantes. Ce certificat a également le mérite de concerner toutes les catégories : automobiles, mais aussi deux-roues, poids lourds, bus et autocars.

#### L'AUTOMOBILE, UNE CIBLE FACILE

Comme le rappelait Prev'Air lors de l'épisode de pollution de mars 2015, "l'ensemble des sources d'origine humaine de polluants atmosphériques est concerné : trafic routier et non routier, chauffage résidentiel, industrie mais aussi les activités agricoles intensifiées en Europe de l'Ouest à cette période de l'année". Sauf qu'une fois encore, le gouvernement se contente de cibler l'automobile. Notre propos n'est évidemment pas d'énoncer qu'il ne faut pas lutter contre la pollution liée aux transports mais les normes communautaires sont suffisamment sévères dans ce secteur pour ne pas imposer à l'échelle nationale des taxes et des restrictions supplémentaires ! À l'inverse, Airparif rappelle que "de 2000 à 2013, le nombre de ménages utilisant un chauffage au bois en France a fortement augmenté et est passé de 5,9 millions à 7,4 millions de ménages". Ce même chauffage au bois qui représente 32 % des émissions de particules fines (PM2,5) en Île-de-France... Vous espérez une réglementation contraignante sur ce



## Le "certificat qualité de l'air", ça sert à quoi ?

Ce certificat sera délivré sur simple demande (via internet ou par courrier). Il sera valable "plusieurs années" : le gouvernement se réserve ainsi le droit de modifier ses critères dans le futur.

Il permettra aux maires de restreindre la circulation dans certaines zones, et d'accorder des avantages (stationnement gratuit, circulation autorisée dans les voies de bus) aux véhicules les mieux notés.

Il pourra également servir à moduler la circulation lors des pics de pollution, à l'échelle locale ou régionale. Reste à savoir quelles classes seront exclues : la 6, la 5, la 4 et même la 3 ?

En ville, les pics de pollution entraînent souvent des restrictions.

ARNAUD JOURNOIS/PHOTOPQR

**Le certificat sera gratuit... pendant 6 mois. Ensuite, chacun devra payer 5 € pour une pastille inefficace et injuste.**

sujet ? Oubliez : le 9 décembre 2014, Ségolène Royal annonçait dans *Le Monde* : "j'encourage le chauffage au bois". Désarmant.

#### UNE MESURE INCOMPRÉHENSIBLE

Encourager la principale source de pollution aux particules (le chauffage résidentiel et tertiaire), tout en incriminant avec féroce le secteur qui évolue le plus vite dans le domaine, ce n'est pas seulement une preuve d'incompétence. C'est aussi fondamentalement injuste. D'autant plus que la mesure pénalise les diesels les plus récents, qui doivent se contenter de la classe n° 2, alors que la norme Euro 6b, entrée en vigueur en septembre 2014 pour les nouveaux modèles, impose des taux d'émissions aussi sévères que pour les moteurs essence. Incompréhensible, d'autant que, le 27 mars, François Hollande déclarait, à l'usine PSA de Trémery : "les moteurs diesel aussi, les plus récents, sont les plus performants en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (...) nous devons défendre le moteur diesel de haute performance qui est produit ici". Un avis que ne partage visiblement pas son ex-compagne, qui range dans la même case des blocs diesel de 2015 et des moteurs essence de 2006. Rappelons également que, depuis 2008, le bonus écologique, qui se base uniquement sur les émissions de CO<sub>2</sub>, favorise très explicitement les ventes de diesels... Nous conclurons sur la plus grosse absurdité de ce certificat qualité de l'air : il se base sur l'année d'immatriculation et non sur le taux réel de gaz à effet de serre et de polluants, même si les normes Euro fixent des seuils d'émissions polluantes à ne pas dépasser. Troquez donc votre Toyota Prius hybride de 1997 (classe n° 3) pour un Porsche Cayenne Turbo S de 2012, qui sera fier d'arborer une étiquette "classe 1". C'est idiot, mais c'est comme ça.



#### Pastille verte : déjà un flop

Inaugurée en août 1998 et éditée par les préfectures, la pastille verte était censée orner le pare-brise des véhicules les moins polluants (ceux qui disposaient d'un échappement avec catalyseur) pour permettre de restreindre la circulation lors des pics de pollution. Elle a été abandonnée en 2003, sans avoir jamais servi – sinon à gaspiller des fonds publics.

Sources : ministère de l'Écologie, Ademe, Citepa

# MA BANQUE M'A PROPOSÉ UN BON TAUX, MÊME SUR UNE LONGUE DURÉE.



GARANTIE  
DU TAUX  
MÊME SUR  
60 MOIS

PRÊTS PERSONNELS  
AUTO, TRAVAUX OU PROJET<sup>(1)</sup>

**3,50 %**  
TAEG  
FIXE

de 7 000 € à 20 000 €  
sur 30 à **60 mois, sans frais de dossier,**  
du 04/05 au 04/07/2015 inclus



**BANQUE ET CITOYENNE**

FAITES VOTRE SIMULATION AU **0 805 901 910<sup>(2)</sup>**,  
SUR [LABANQUEPOSTALE.FR<sup>\(3\)</sup>](http://LABANQUEPOSTALE.FR<sup>(3)</sup>), EN BUREAU DE POSTE.



Flashez ce code et faites une simulation personnalisée sur votre mobile.

Exemple<sup>(4)</sup> : Pour un Prêt Personnel Auto, Travaux ou Projet de 8 000 € sur 48 mois au taux débiteur fixe de 3,44 %, soit un **TAEG fixe de 3,50 %**, le remboursement s'effectue en **48 mensualités de 178,63 €. Montant total dû : 8 574,24 €**. Pas de frais de dossier. Assurance Décès Invalidité<sup>(5)</sup> facultative : TAEA de 1,45 %, soit 5 €/mois (non inclus dans la mensualité), soit un montant total dû sur la durée totale du prêt de 240 €.

**UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.**  
**VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.**

<sup>(1)</sup>Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. <sup>(2)</sup>Appel gratuit depuis un poste fixe + surcoût éventuel selon l'opérateur. <sup>(3)</sup>Coût de connexion selon le fournisseur d'accès. <sup>(4)</sup>Exemple sur la base d'une première échéance à 30 jours. <sup>(5)</sup>Selon conditions contractuelles. Prêteur : La Banque Postale Financement – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 2 200 000 €. Siège social : 34 rue de la Fédération, 75737 Paris CEDEX 15. RCS Paris 487 779 035. Code APE 6492Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 09 051 330. La Banque Postale Financement est une filiale de La Banque Postale. Distributeur/intermédiaire de crédit du prêteur : La Banque Postale – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 4 046 407 595 €. Siège social 115 rue de Sèvres, 75275 Paris CEDEX 06. RCS Paris 421 100 645. Code APE 6419Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 023 424. Assureur : SOGECAPI – S.A. d'Assurance sur la Vie et de Capitalisation au capital de 1 168 305 450 € entièrement libéré, régie par le Code des Assurances – RCS Nanterre 086 380 730. Siège social : 50 avenue du Général de Gaulle, 92093 Paris La Défense CEDEX. SOGECAPI est une filiale de la Société Générale qui détient une participation de plus de 10 % dans La Banque Postale Financement. Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Taitbout, 75009 Paris.

# Au volant avec... **ÉRIC WEPIERRE**

DIRECTEUR GÉNÉRAL  
**D'OPEL FRANCE**

**“Opel se transforme.”**

Vingt-sept nouveautés en quatre ans, le plan produit Opel est riche. Il doit accompagner un repositionnement et une affirmation de la marque.

**L'Auto-Journal : Derrière les nouveautés, dans quelle direction voulez-vous emmener Opel ?**

**Éric Wepierre :** Nous voulons moderniser et rajeunir notre image. Notre positionnement est aujourd'hui clair : nous sommes une marque allemande émotionnelle qui se fonde sur quatre valeurs, à savoir l'ingénierie, le design, l'accessibilité prix et la connectivité.

**L'AJ : Pourquoi avoir trois véhicules sur le segment des citadines ?**

**É. W. :** Nous essayons d'identifier des typologies de clients précises pour ré-

pondre à leurs attentes. Sur le segment des citadines, nos trois offres sont bien différentes : la Corsa incarne la polyvalence, l'Adam est la citadine chic tandis que la Karl s'avère une proposition plus rationnelle.

**L'AJ : N'y a-t-il pas un risque de brouiller le positionnement de la marque ?**

**É. W. :** Non car chaque modèle est porteur de ces quatre valeurs fondatrices. La Karl, par exemple, reçoit un 3 cylindres extrêmement efficient, un design distinctif, un rapport prix/équipement attractif et sera compatible avec Apple CarPlay et Google Android Auto.

**L'AJ : Avez-vous été surpris par le succès du Mokka ?**

**É. W. :** Nous étions certains que le véhicule rencontrera du succès, mais pas dans ces proportions ! C'est vrai que le segment progresse très vite mais la part de marché du Mokka augmente elle aussi.



Nouveaux produits, nouveau positionnement : Opel se définit dorénavant comme une marque émotionnelle.



L'Adam, la Corsa et la Karl couvrent le segment des citadines.

## OUI/ NON

La Corsa restera-t-elle l'Opel la plus vendue ?

oui

Avec la Karl, vendrez-vous encore des Corsa bas de gamme ?

oui

L'Antara sera-t-il renouvelé ?

non

**L'AJ : L'Adam et le Mokka ont-ils fait évoluer l'image de marque ?**

**É. W. :** Oui, on le voit déjà par la perception qu'en ont les médias, dont la tonalité a changé. Cela évolue aussi au niveau des clients mais c'est beaucoup plus lent. L'image progresse, la question étant de savoir à quel rythme.

**L'AJ : Quel enjeu sur la nouvelle Astra ?**

**É. W. :** Le nom Astra est connu en France mais pas la génération actuelle, qui manque de notoriété. Ses ventes restent confidentielles alors que le segment représente 18 % du marché. Nos ambitions sont importantes car on ne peut pas se développer sans être fort sur ce segment.

**L'AJ : Vous allez lancer OnStar cette année. Qu'est-ce que c'est ?**

**É. W. :** OnStar propose des services comme l'appel d'urgence, l'immobilisation en cas de vol, le wi-fi à bord, le diagnostic du véhicule ou encore le contrôle de la pression des pneus depuis le smartphone. Tous les services d'assistance sont assurés par des opérateurs et non des machines.

**L'AJ : Si Opel était une marque hors automobile ?**

**É. W. :** Adidas car c'est une marque allemande, technologique, connectée et qui peut décliner des produits tendance.

## SES 3 VOITURES



**BMW SÉRIE 5  
(1991)**  
La première



**OPEL INSIGNIA  
COUNTRY TOURER**  
L'actuelle



**CHEVROLET  
CORVETTE C1**  
Le rêve



**ebay**<sup>tm</sup>

RETRouvez toutes  
vos **PASSIONS** sur eBay !



Scannez ce logo et découvrez  
notre inventaire !



# COMME UN OURAGAN

L'Angleterre ne nous distille pas que son crachin morose... Lorsque l'entrée maritime se nomme Aston Martin Vantage V12 S, c'est un orage assorti de coups de tonnerre. Et d'éclairs de foudre qui enflamment les sens.

Par Mélina Priam Photos Pilou



Tout n'est pas parfait à bord de l'Aston. En revanche, pour l'ambiance, le compte y est, et c'est là l'essentiel !

Une Aston Martin... Même les essayeurs de *L'Auto-Journal* ont plus de chance d'en apercevoir une au cinéma, dans le dernier *James Bond*, que dans le parking de la rédaction. Alors, peu importe le prétexte, l'annonce d'un passepoil inédit sur la sellerie cuir pleine fleur suffirait pour aborder la question. Et je suis sûre, cher lecteur, que vous n'y verrez aucune objection. Même si la Vantage n'est plus une nouveauté à proprement parler, les améliorations récemment apportées

justifient une petite balade. L'enthousiasme à la perspective de passer un excellent moment n'empêche pourtant pas une pointe de trac. Je ne vais pas vous la raconter: à l'instant où je m'avance vers mon carrosse, telle Cendrillon partant au bal, je ne fais pas la maligne.

#### **PAS LA MEILLEURE SPORTIVE, MAIS...**

Soyons honnêtes: autant s'installer au volant d'une Porsche 911 – même Turbo S pour rivaliser en puissance – est devenu une formalité,

autant ouvrir la portière d'une Aston Martin, qui plus est V12 – après tout, ça nous fait deux flat 6! – s'accompagne d'une certaine solennité. Non pas que l'allemande soit tombée dans la banalité. Elle reste indéniablement l'une des meilleures, si ce n'est LA meilleure. Mais aussi performante et efficace soit-elle, elle s'est en quelque sorte (trop?) "démocratisée". En excellant dans l'art de rendre la conduite d'une sportive d'exception abordable, elle a perdu



Les compteurs affichent un modernisme étonnant. Voir le ballet des petites aiguilles au réveil du V12 est un spectacle à lui seul. La lisibilité de l'ensemble est excellente.



La "nouvelle" boîte robotisée à 7 rapports n'est pas la plus rapide du marché. Les palettes pour la commander sont comme des bijoux et tombent idéalement sous les doigts.



Ils sont beaux ces étriers de freins tout rouges. Eh bien, sachez qu'ils vous coûteront la bagatelle de 1 475 €. Avouez que ça fait cher le coup de pinceau !



À l'arrière, la monte pneumatique est généreuse 295/30 montée sur des roues de 19 pouces. Mais il faut bien ça pour faire passer les 573 ch et les 620 Nm de couple délivrés par le V12.



PLUS

- Agrément exceptionnel
- Sonorité du V12
- Ambiance unique

MOINS

- À-coups de transmission
- Équipements de bord dépassés

une once de mystère. Dans une moindre mesure, même une Ferrari – incarnation de la performance par excellence – semble plus "accessible". Toujours aussi exubérante, l'italienne a, elle aussi, cédé à la tentation des capteurs, calculateurs et autres aides à la conduite pour faciliter la vie de son propriétaire. Une Aston, non, ou beaucoup moins. Elle semble même prendre un malin plaisir à cultiver son retard technologique.

**PAS DE GADGET HIGH-TECH À LA MODE**

Ainsi, quand la Vantage V12 nous promet une révolution avec sa nouvelle boîte de vitesses SportShift III, il faut juste y voir l'adoption d'une boîte robotisée à simple embrayage et 7 rapports. Sans vouloir offenser ses concepteurs de Gaydon, cette dernière ne tient pas la comparaison face à une PDK mise au point à Weissach ou une boîte F1 à Fiorano. Inutile d'ailleurs de tourner autour du pot indéfiniment. Si nous avions réalisé un comparatif purement objectif, chronomètre en main, entre les trois, la Vantage n'aurait pas tenu la distance. Sur le 0 à 100 km/h qu'elle promet en 3,9 s ou en vitesse de pointe, oui. Mais dès que nous aurions abordé la question de la précision, de l'efficacité, de l'équilibre routier, de la gestion de la boîte de vitesses justement, de sa rapidité, de sa réactivité et j'en passe, le verdict serait tombé. Sans appel. Oui mais voilà, certaines voitures d'exception se jouent de l'objec-



## Le V12 est au cœur de la Vantage : sa sonorité est absolument monumentale et efface toutes les critiques.

tivité, et la Vantage est de celles-là. Il se produit à son volant un phénomène paranormal. À l'instant où l'on pousse l'élégant petit boîtier qui remplace la clé de contact dans le logement prévu à cet effet pour lancer les 573 ch du V12, son grondement sauvage vous donne la chair de poule. Sa sonorité et son tempérament balayent tout, comme le ferait un ouragan. La moindre pichenette sur l'accélérateur attise sa fougue, et pour peu que le voyant du mode Sport (agissant sur la réponse du moteur, la gestion de la boîte de vitesses et le son à l'échappement) soit allumé, c'est le coup de foudre. Il faut dire qu'avec 620 Nm de couple à 5750 tr/mn dont 510 Nm (contre 440 Nm précédemment) disponibles dès 1 000 tr/mn, cette "atmo" chahute autant qu'une "turbo" ! À cet instant, on se moque éperdument que l'autoradio fasse penser à un modèle du siècle dernier et le GPS à un TomTom première génération... avant l'avènement des écrans tactiles.

Qu'importe que la boîte de vitesses n'enclenche pas toujours le rapport le plus approprié à la situation ou au style de conduite, ou même ne soit pas aussi prompte à exécuter un ordre envoyé via les palettes qu'une PDK. Ses coups de butoir participent à la personnalité de la Vantage, au même titre que les caprices de motricité (notamment sous la pluie) ou que l'ergonomie chargée qui, finalement, se révèle charmante.

Ne nous y trompons pas, la Vantage connaît son affaire. Ni la direction ni le train avant ne trahissent le moindre manque de précision, et les freins ne se laissent pas prendre en flagrant délit de paresse au moment où l'on écrase la pédale de gauche.

Passée à l'amortissement adaptatif, avec, là encore, la possibilité d'opter pour un mode Sport (réglable indépendamment de celui

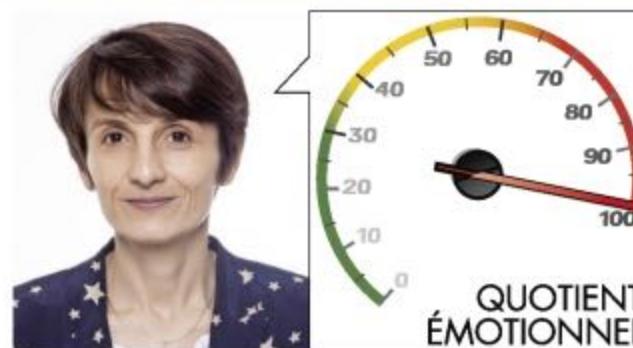
évoqué plus haut), la Vantage affiche un bel équilibre et concilie avec brio précision, efficacité et confort. Ne chatouillez quand même pas trop le train arrière, ce dernier ayant une certaine propension à vouloir passer devant, ce qui peut perturber l'ordre de marche.

### SPORTIVE EN SMOKING

Un caractère bien trempé qui tranche avec la mise absolument impeccable qu'aborde cette aristocrate. En se mettant au sport extrême, elle garde tout de même son smoking *so British* et son haut-de-forme ! Certes, quelques touches de carbone posées de-ci, de-là sur les poignées de portes ou sur la console centrale apportent une note sportive. Mais quand on s'installe à bord, c'est avant tout le délicat parfum de cuir ou le toucher quasi sensuel de l'Alcantara qui vous chatouillent les sens. Après tout, une Vantage V12 S ne serait plus une Aston Martin sans ses chromes *old school* un brin désuets.

### L'avis de Mélina Priam

La Vantage V12 S n'est pas la sportive la plus affûtée de sa classe. Une Porsche ou une Ferrari la surclassent en précision et en efficacité. Mais elle dégage une telle aura et son V12 crache une sonorité si enivrante que cet ouragan anglais balaye toutes les critiques.



melina.priam@mondadori.fr

## Aston Martin Vantage V12 S 573 ch

### LA TECHNIQUE

Malgré les dernières évolutions, la Vantage n'est pas, techniquement parlant, d'une grande modernité. Mais son V12, ses 573 ch et son couple de 620 Nm parlent d'eux-mêmes.

### Moteur / Transmission

Puissance maxi	573 ch à 6 750 tr/mn
Couple maxi	620 Nm à 5 750 tr/mn
Type	12 cylindres en V
Cylindrée / Puissance fiscale	5 935 cm <sup>3</sup> / NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 7

### Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,8
Suspensions AV / AR	doubles triangles indépendants, barre antiroulis, ressorts hélicoïdaux
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	235/35 R19 / 295/30 R19
Roue de secours	kit de réparation

### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,39 / 1,87 / 1,25 / 2,60 m
Poids / tractable freiné	1 740 kg / -

### LA CONDUITE

La Vantage V12 S n'est pas la meilleure, mais se retrouver à son volant est une expérience extrême et inoubliable, ne serait-ce que pour la sonorité du V12.

### Performances\*

0 à 100 km/h	3,9 s
Vitesse maxi	328 km/h

### LA VIE À BORD

L'Aston se vit en solo ou à deux... mais sans modération. Elle vous transporte dans un univers mélangeant luxe et raffinements extrêmes avec, parfois, quelques touches désuètes.

### Coffre\*

Volume du coffre	300 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

### LE BUDGET

Chapitre délicat car écrire que 182 000 € n'est pas exagéré pour une sportive de cette trempe est gênant. Pourtant, c'est ainsi. En revanche, la consommation est indécente !

Prix	181 398 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	NC
Bonus / malus (CO <sub>2</sub> )	malus 8 000 € (343 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

### Équipements de série

4 airbags, aides au parking AV/AR, Bluetooth, contrôle de la pression des pneus, clim auto, EPS, GPS, lame AV et extracteur AR carbone, phares LED, prise USB, régulateur de vitesse, sellerie cuir, sièges électriques et chauffants, système audio...

### Options

Caméra de recul (1 475 €), étriers de freins gris, rouges ou jaunes (1 475 €), pack extérieur carbone (4 324 €), pack intérieur carbone (4 324 €), sièges carbone (3 602 €), système audio B&O (7 926 €)...

### Consommations

Mixte	14,7 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	22,5 / 10,2 l/km
Autonomie / Réservoir	544 km / 80 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

\*Données constructeur.

Pays de fabrication : Grande Bretagne

### LA NOTE TECHNIQUE



Vous connaissez le proverbe : "C'est dans les vieux pots qu'on fait les meilleures confitures". La Vantage le prouve à sa manière grâce à son V12.

Face-à-face **RENAULT KADJAR** ■ 1.6 dCi 130 4WD Edition One ■ **32 800 €\*** ■ **NOUVEAU MODÈLE** ■  
**NISSAN QASHQAI** ■ 1.6 dCi 130 All Mode Connect Edition ■ **33 450 €\*\*** ■  
(\*Bonus/malus inclus. \*\*Malus inclus.)



Le Kadjar n'a rien d'une pâle copie du Nissan Qashqai. Outre un style qui lui est propre, il mise beaucoup sur le confort.

# Méfiez-vous des copies...

D'un côté, l'originel : le Nissan Qashqai. De l'autre, celui qui essaie d'être aussi... original que possible par rapport à l'authentique : le Kadjar. Au-delà de ce débat de puristes réservé à quelques spécialistes, quel est le meilleur pour vous ?

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre



**A**vec le nouveau Kadjar, Renault tire tout le profit de son alliance avec Nissan. Il manquait au constructeur français un SUV moyen, catégorie où, justement, le Qashqai de son partenaire excelle en menant le bal. La tentation de concevoir un véhicule étroitement dérivé de celui-ci était à ce point forte... que Renault y a succombé ! Lui reprocher ce choix serait une ineptie. La marque au losange a besoin d'un

SUV capable de soutenir, voire d'amplifier le succès du Captur, et contrer l'autre star de la catégorie, le Peugeot 3008. C'est désormais chose faite avec le Kadjar qui, en dépit de certains commentaires persifleurs, est loin d'être une pâle copie du japonais, pas plus qu'il n'est un clone à la sauce française du best-seller de Nissan. Alors bien sûr, et c'est tout à fait normal, de nombreux organes plus ou moins cachés sont communs aux deux véhicules. Ce

qui ne les empêche pas de présenter des personnalités différentes, chacun avec des qualités et des défauts propres. Tout cela, et même davantage, nous l'avons découvert durant ce face-à-face. Voici à présent venu le moment de vous faire partager le fruit de notre analyse et de vous livrer nos conclusions. À la lecture de ces quelques lignes, vous ne les verrez plus du même œil.

# Sur la route

**E**quipés du même moteur, des mêmes éléments de transmission, de direction et de suspension et d'un système de freinage identique sur le principe, le Qashqai et le Kadjar se devaient de présenter des performances proches. C'est évidemment le cas. Si de petites différences sont relevables, elles doivent davantage être imputées aux exemplaires spécifiques utilisés durant nos essais qu'aux véhicules eux-mêmes.

Face au chrono comme à la pompe, où les deux voitures font preuve de sobriété, peu de choses séparent le Nissan du Renault, à peine plus gros et plus lourd. Au quotidien, il y a tout lieu de parier qu'il sera difficile de trouver à l'un ou à l'autre un avantage sur ces seuls critères. N'oublions surtout pas de mentionner au passage les qualités de freinage des deux engins, capables de s'arrêter sur de très courtes distances et cela même à grande vitesse. Ce qui n'est pas toujours l'apanage des SUV.

Si l'égalité obtenue par mimétisme sur des critères mesurables est de mise, il n'en va pas de même en agrément et en fonctionnalité. Sur

ce dernier point, alors que Renault équipe le Kadjar d'une mollette située au centre de sa console, permettant de choisir un mode de transmission (roues avant seules, automatique avec une répartition fluctuant entre 0 et 50 % du couple sur les roues arrière ou 4x4 verrouillé), Nissan a, semble-t-il, opté pour la dissimulation de ladite commande, avec un petit bouton dissimulé à gauche de la colonne de direction. C'est étrange autant que peu pratique à l'usage.

## EN CONFORT, LE KADJAR S'ENVOLE

Côté agrément, Qashqai et Kadjar ne parlent incontestablement pas la même langue. À partir de solutions techniques similaires, les résultats obtenus sont différents. Le confort distillé, ou plutôt l'inconfort offert par le Nissan est la caricature d'un véhicule équipé de roues de grand diamètre à profil bas. Le moindre obstacle rencontré sur la chaussée est un prétexte à ruade, le plus petit trou avalé vous fera craindre pour l'intégrité de vos jantes. Et je ne vous parle pas des remontées sonores qui vous donneront la chair de poule.

Renault nous avait abreuvés de douces paroles et de promesses certifiant que le Kadjar se comporterait autrement... en digne représentant de

la marque. C'est avec un certain scepticisme que nous avions accueilli ce discours lénifiant. Et pourtant. Il suffit de parcourir quelques mètres pour constater que le défi a été gagné. Là où le Qashqai trébuche, le Kadjar s'envole. La différence ne se joue pas dans la nuance, mais dans le contraste. Selon les ingénieurs, le résultat a été obtenu en travaillant la définition des suspensions et en élaborant des sièges appropriés, avec des mousses à densité différenciée selon l'emplacement. Emportés par leur dynamisme et la satisfaction du travail bien fait, ils oublient toutefois de préciser que si les sièges avant ont bénéficié de toute leur attention, il n'en va pas de même avec la banquette arrière, autrement plus sommaire et... moins confortable que celle du Qashqai !

À l'issue des épreuves dynamiques, l'avantage revient largement au Renault, qui éclipse totalement le Nissan si, pour vous, le confort compte parmi les paramètres prioritaires de votre choix. Ici, l'élève dépasse le maître; la copie surclasse l'original.

## VERDICT SUR LA ROUTE

**RENAULT KADJAR**

Performances ou consommation, les différences sont minimes, mais ce n'est plus le cas en comportement.



## TECHNOLOGIE EMBARQUÉE

### 4x4 et connecté mais pas gratuit

Le Kadjar est disponible avec une véritable transmission intégrale et il veut que cela se voit. La molette de sélection des modes est parfaitement implantée sur la console centrale. L'écran central multimédia (7 pouces) est purement tactile. Il s'agit en fait du système R-Link 2 qui offre un accès à la navigation TomTom, téléphonie, radio et média ainsi qu'à une large gamme d'applications et de services. L'offre comprend les 12 premiers mois d'abonnement à TomTom Traffic et 3 mois à l'application Coyote. Ensuite, tout cela devient évidemment payant. Comptez entre 60 € et 150 € par an, en fonction des applications.



Le Kadjar filtre à merveille les saignées, nids-de-poules et autres déformations de la chaussée. Ceci sans nuire à la précision de conduite.



Direction et comportement précis, le Qashqai souffre de sa surmonte pneumatique qui pénalise exagérément le confort.

## NISSAN QASHQAI

## TECHNOLOGIE EMBARQUÉE

### Trop timide le Qashqai

L'ergonomie n'a jamais été le point fort des véhicules japonais. Avec son écran tactile et ses commandes rationalisées, le Qashqai s'éloigne un peu de cette mauvaise image. Tout n'est pas parfait pour autant. En témoigne le bouton de sélection du mode de transmission caché à gauche du volant ou encore l'écran multimédia, certes tactile mais moins lisible et précis que celui du français. Surtout, son logiciel n'est pas aussi complet et intuitif que celui du Renault, délaissant nombre de fonctions comme l'accès à des applications spécifiques via internet.



# La vie à bord

Le résultat dépend autant de vos priorités que de vos goûts. Tâchons de nous montrer plus explicites. Sur le plan de la qualité des matériaux, le soin du montage et des ajustages, le Qashqai et le Kadjar font jeu égal. Par ailleurs, les deux constructeurs sont passés maître dans l'art de rogner sur les dépenses. Ainsi, si les parties supérieures des contre-portes avant bénéficient d'un soupçon de rembourrage – un raffinement adopté parce que le client potentiel s'assied aux places avant quand il découvre un véhicule –, en revanche, les mêmes parties sur les portes arrière ont droit à du plastique dur: mesquin! Quoi qu'il en soit, grâce à un habile jeu de formes et à l'emploi plus généreux de matériaux valorisants, l'habitacle du Nissan dégage une apparence plus flatteuse et cossue que celle du Kadjar dont beaucoup de plastiques respirent le bas de gamme. Le choix du bloc instrumental, adoptant un style classique façon Golf sur le Qashqai, est d'inspiration plus baroque avec un ensemble digital sur le Kadjar. Chacun appréciera en

fonction de ses critères, tout en rappelant ici que, contrairement aux apparences, l'objet ne relève pas de la bagatelle. En effet, c'est lui que vous aurez devant les yeux la majorité du temps que vous passerez dans ce véhicule!

## TOUT SE JOUE SUR LA BANQUETTE

Au niveau du second rang, tout se passe autour de la banquette. Afin de favoriser l'habitabilité, Renault a quelque peu triché sur la longueur de son assise, plus courte de 2,5 cm que celle du Qashqai. L'astuce permet un gain évident en longueur pour les jambes mais il est obtenu au détriment du confort des passagers de grande taille qui déploreront un mauvais soutien de leurs cuisses. Curieusement, et alors qu'il est depuis longtemps un adepte des appuie-tête escamotables, Renault a jugé opportun de délaisser ce principe présent sur le Nissan pour le remplacer par des éléments rapportés qui n'apportent non seulement rien en confort, mais réduisent singulièrement le champ de vision sur l'arrière. Allez comprendre...

Globalement, comme on peut s'en douter, les cotes d'habitabilité sont fort comparables sur les deux voitures, le Kadjar prenant ci et là l'avantage sur le Qashqai pour quelques mil-

limètres. Dernier détail: sur ces finitions, alors que Nissan habille sa sellerie de tissu, Renault a préféré une solution mariant le simili cuir et le tissu. Ni la livrée Connect Edition du japonais, ni l'édition One du français ne vous donneront accès au cuir, disponible en option sur les seules finitions supérieures baptisées, respectivement, Tekna et Intens.

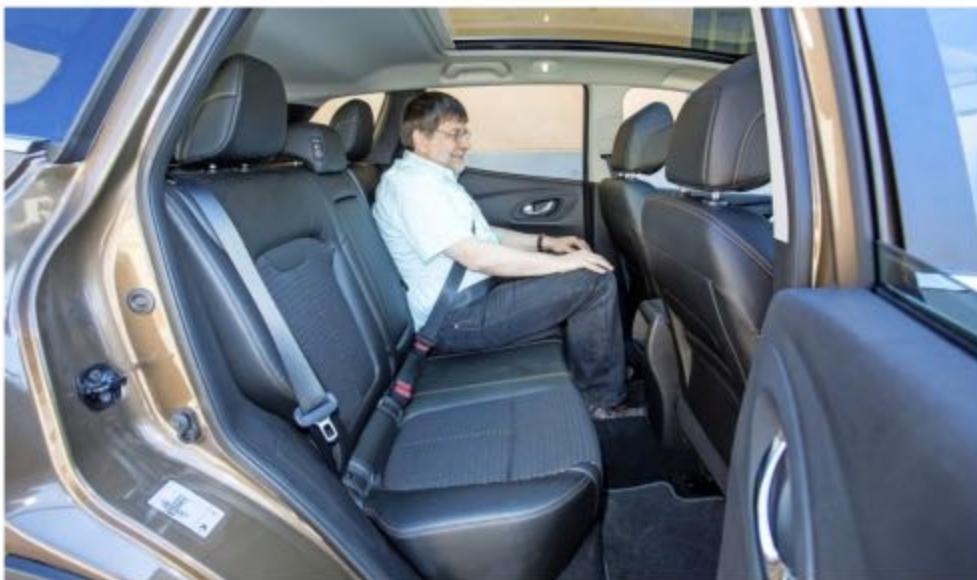
Plus long, surtout grâce à un porte-à-faux arrière plus important, le Kadjar dispose d'un volume de coffre sensiblement majoré par rapport à celui du Qashqai. Le constructeur français a également eu la bonne idée d'installer sur les parois du coffre un système qui permet de rabattre aisément les dossier sans avoir à réaliser de déhanchements douloureux. Enfin, et c'est une excellente initiative, à partir du niveau de finition Edition One, les Kadjar sont équipés d'une mise en tablette du siège avant passager, ce qui autorise le transport d'objets longs (jusqu'à 2,56 m). Sur les deux véhicules, le seuil de chargement est élevé, le bonnet d'âne revenant au Qashqai (78 cm contre 74 cm).

## VERDICT LA VIE À BORD

ÉGALITÉ



Doté d'un porte-à-faux arrière légèrement plus long que celui du Qashqai, le Kadjar peut se flatter d'une capacité de chargement supérieure.



À bord du Kadjar, vous bénéficiez de 2 cm supplémentaires pour vos jambes. Mais l'assise étant plus courte de 2,5 cm, c'est le soutien qui est pénalisé.



Grâce à deux tirettes situées sur les côtés du coffre, les dossier de banquette se rabattent automatiquement. Bravo.

L'ergonomie est soignée, la sellerie maintient parfaitement et le revêtement mixte est plaisant à l'usage. Quelques matériaux détonnent.

## RENAULT KADJAR

### PLUS

- Confort
- Habitabilité/coffre
- Aspects pratiques soignés

### MOINS

- Assise de banquette très courte
- Certains équipements indisponibles
- Banquette non coulissante



Le large toit panoramique (750 €) apporte beaucoup de luminosité à bord. La banquette est un peu plus confortable que celle du Renault.



Pas de barre de protection pour le seuil de coffre mais un accès aisé et pratique. La banquette ne coulisse pas et les dossier sont rabattables séparément.

Par certains détails, le Qashqai prend le dessus sur le Kadjar en présentation intérieure, même si la sellerie est ici uniquement revêtue de tissu.

## NISSAN QASHQAI

### PLUS

- Finition plus valorisante
- Garanties plus généreuses
- Certains équipements exclusifs

### MOINS

- Suspensions sèches
- Garde au toit AV/AR
- Aspects pratiques négligés



# Le budget

**E**n prix brut, le Renault Kadjar Edition One se révèle 500 € moins cher que le Nissan Qashqai Connect Edition. Une différence qui passe à 650 € si l'on ajoute le malus qui frappe ce dernier, Renault ayant été manifestement plus habile que Nissan lors de l'homologation obtenue à 129 g/km de CO<sub>2</sub> contre 133 g/km, un résultat pourtant obtenu avec des pneus plus larges! Cette différence ne tient pas compte de l'équipement d'origine des deux véhicules et qu'il est toujours difficile de chiffrer avec précision. À l'issue d'un calcul aussi rapide que sommaire, le Nissan aurait tendance à reprendre un très léger

avantage, étant entendu qu'on peut toujours préférer une sellerie mixte à un intérieur tout en tissu, par exemple. Au rang des (petites) surprises, le toit panoramique fixe vous coûtera 150 € de plus sur le Nissan que sur le Renault qui, de surcroît inclut dans cette option le rétroviseur intérieur électrochromatique... monté de série sur le Qashqai! Une chose est sûre : le Kadjar est riche de plus d'options que le Qashqai, qui est pour sa part facilement personnalisable par le biais des accessoires.

## DES BUDGETS PNEUS AFFLIGEANTS

Dans les deux cas, le budget pneumatiques à prévoir est douloureux, le Renault devant s'avérer encore plus onéreux que celui du Nissan (pneus en 19 pouces contre 18 pouces). En consommation, nos experts ont constaté

un avantage en faveur du Renault. Sans mettre en doute un seul instant ces relevés, il est probable que le même travail de mesure effectué sur deux autres véhicules aurait pu apporter des résultats différents tant l'écart est faible. Nous nous garderons donc bien de donner un vainqueur définitif en consommation, même si, à l'issue de nos tests, le Kadjar marque un léger avantage, comme pour mieux confirmer les taux d'émissions de CO<sub>2</sub> en homologation. Dans le domaine des garanties, Nissan se montre plus magnanime avec une offre de 3 ans ou 100 000 km contre 2 ans, kilométrage illimité pour Renault.

## VERDICT BUDGET

ÉGALITÉ



À l'occasion de cette première rencontre, le Kadjar vire en tête. Une victoire qu'il doit sans aucun doute à son excellent compromis confort/comportement.



**Le choix de Stany Meurer**

## RENAULT KADJAR

Pourquoi le cacher, je préfère spontanément toujours l'original à la copie... même si celle-ci devait s'avérer meilleure ou mieux réalisée. Dans ce cas précis toutefois, il y a matière à réflexion. Tout d'abord parce que le

Kadjar surclasse le Qashqai en confort. Ensuite parce qu'il se révèle plus logeable et pratique que son maître à penser. Bref, sinon pour des critères esthétiques, la copie sera, pour une fois, mon "maître-choix".

## RENAULT KADJAR

1.6 dCi 130 ch 4WD Edition One

## NISSAN QASHQAI

1.6 dCi 130 ch All Mode Connect Edition



### LA TECHNIQUE

Sur le plan technique, peu de différence puisque les deux véhicules reposent sur la même base. Tout se joue sur le choix des jantes (18 pouces pour le Nissan contre 19 pouces pour le Renault), les dimensions extérieures plus réduites et un poids légèrement inférieur pour le Nissan.

#### Moteur

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Puissance maxi	130 ch à 4 000 tr/mn	130 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 598 cm <sup>3</sup> / 7 CV	1 598 cm <sup>3</sup> / 7 CV

#### Transmission

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Type	aux roues avant, intégrale sur demande	aux roues avant, intégrale sur demande
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6	manuelle / 6

#### Chassis

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Direction	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,4 m	11,4 m
Suspensions AV	pseudo McPherson	pseudo McPherson
Suspensions AR	essieu multibras	essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	225/45 R 19	215/55 R 18
Roue de secours	kit de réparation	kit de réparation

#### Dimensions / poids

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
L / l / h / empattement	4,45 / 1,84 / 1,62 / 2,85 m	4,38 / 1,82 / 1,62 / 2,85 m
Poids / tractable freiné	1 635 kg / 1 800 kg	1 615 kg / 1 800 kg

### LA CONDUITE

A priori favorisé par un poids inférieur, le Nissan a réalisé de moins bonnes performances que le Renault. Peut-être s'agit-il d'un cas d'espèce ? En revanche, où il n'y a pas photo, c'est en matière de trains roulants : là où le Kadjar absorbe toutes les difficultés avec aisance, le Qashqai a tendance à se comporter comme un cabri.

#### Performances

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
1 000 m d. a.	33,2 s	33,7 s
0 à 100 km/h	11,3 s	11,9 s
400 m d. a.	18,1 s	18,2 s
Vitesse maxi*	190 km/h	190 km/h

#### Reprises

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	10,6 / 12,4 / 14,9 s	11,6 / 12,8 / 16,4 s
Temps en 4 <sup>e</sup> pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	13,7 s	14,2 s

#### Freinages

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Depuis 50 km/h	10 m	10 m
Depuis 90 km/h	32 m	31 m
Depuis 130 km/h	65 m	63 m

### LA VIE À BORD

Assez proches de conception, les véhicules marquent ici leur différence. Le Kadjar est non seulement plus généreux en longueur aux jambes arrière (grâce notamment à une assise de banquette fort courte !) et en largeur habitable tout en offrant un volume de coffre supérieur, qui plus est largement plus modulable. En confort, le Renault surclasse, et de loin, le Nissan.

#### Habitabilité

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Longueur aux jambes AR	28 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV	150 cm	147 cm
Largeur aux coudes AR	147 cm	146 cm
Garde au toit AV	96 cm	94 cm
Garde au toit AR	93 cm	91 cm

#### Coffre

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Volume	520 dm <sup>3</sup>	465 dm <sup>3</sup>
Seuil de chargement	74 cm	78 cm

#### Niveau sonore

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Au ralenti / 90 / 130 km/h	non mesuré	45,1 / 66,4 / 69,7 dB

### LE BUDGET

Les tarifs sont très proches, le Nissan disposant du meilleur équipement de série et présentant peu d'options. En revanche, avec ses jantes de 18 pouces, il est pénalisé par un malus de 150 € alors que le Renault, pourtant équipé de roues en 19 pouces, échappe à celui-ci. Avantage garantie au Qashqai.

#### À l'achat

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Prix	32 800 €	33 300 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	NC	NC
Bonus / malus (CO <sub>2</sub> )	neutre 0 € (129 g/km)	malus 150 € (133 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km

\*\*Chiffre loyer longue durée (apport 10 % du prix).

#### Équipements communs

6 airbags, autoradio avec lecteur CD-mp3 avec commandes au volant, climatisation bizona automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, jantes en alliage, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, stop/start, système de navigation, volant ajustable dans les deux plans.

#### Options

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Aides au parking AV/AR	400 € <sup>(1)</sup>	série
Caméra de recul/même Birdview	400 € <sup>(1)</sup> /-	-/série
Jantes en alliage 18/19 pouces	ND /série	série /ND
Mise en tablette dossier siège passager AV	série	-
Pack sécurité <sup>(2)</sup>	450 €	série
Peinture métallisée ou spéciale	de 620 à 720 €	600 €
Rétroviseur int. électrochromatique	600 € <sup>(3)</sup>	série
Roue de secours de type galette	120 €	ND
Sellerie tissu/simili cuir + tissu	-/série	série /-
Toit panoramique	600 € <sup>(3)</sup>	750 €

(1) Inclut aide au parking AV et caméra de recul. (2) Inclut freinage d'urgence actif, détecteur d'angle mort et aide au parking latéral. (3) Inclut toit panoramique et rétroviseur intérieur électrochromatique.

#### Consommations

	Renault Kadjar	Nissan Qashqai
Moyenne	6,7 l/100 km	6,9 l/100 km
Ville	7,1 l/100 km	7,3 l/100 km
Route	6,4 l/100 km	6,3 l/100 km
Autoroute	6,5 l/100 km	7,2 l/100 km
Autonomie	970 km	942 km
Capacité du réservoir	65 l	65 l

## RENAULT KADJAR

## NISSAN QASHQAI

Pays de fabrication : Espagne

Pays de fabrication : Grande-Bretagne

### LES NOTES TECHNIQUES

#### RENAULT KADJAR

Passons sur les performances meilleures obtenues en consommant moins (un "excellent" exemplaire ?), mais où le Renault surclasse indiscutablement le Nissan, c'est en matière de compromis ressorts/amortisseurs.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie – \*Donnée constructeur

#### NISSAN QASHQAI

Ce qui fait essentiellement la différence, ce sont les trains roulants ou plus exactement le travail des suspensions. De toute évidence, Nissan aurait intérêt à retravailler le compromis ressorts/amortisseurs.



# Se bâtir un prénom

Après l'Adam et la Corsa, Opel propose une nouvelle citadine baptisée Karl. Un modèle assez classique de prime abord, mais pas dénué d'intérêt pour autant...

Par Stéphane Martin Photos Yann Lefebvre



La Karl a été pensée pour évoluer en milieu urbain, et pas seulement dans les centres-ville au sens strict du terme.

**C**hez Opel, les petites, on aime bien. Il y a d'abord l'Adam, la citadine BCBG, personnalisable à l'envie. Il y a aussi l'incontournable Corsa, dont la 5<sup>e</sup> génération est en vente depuis le début de l'année. Désormais, il faudra compter avec la Karl, la remplaçante de l'Agila. Malgré un design assez conformiste, cette nouvelle venue a fait quelques efforts avec un profil nervuré et des teintes pimpantes, dont le vert citron de notre

version d'essai. Longue de 3,68 m, la nouvelle venue lorgne du côté des "grandes tailles" de la catégorie, puisqu'une Renault Twingo mesure 8 cm de moins et que les Citroën C1, Peugeot 108 et Toyota Aygo ne font que 3,47 m de longueur. Dommage que ce gabarit généreux ne profite pas davantage à l'habitabilité, qui reste moyenne, ni au volume du coffre limité par rapport à ce que proposent ses rivales.

Grâce à son confort et malgré les performances modestes de son 3 cylindres, la Karl se plaît à musarder sur les petites routes de campagne.



L'habitacle manque un peu de fantaisie. Si certains plastiques font bas de gamme, l'ensemble est bien assemblé. Pour l'écran tactile, il faudra attendre 2016.

Équipée d'un unique bloc 3 cylindres essence de 75 ch, la Karl se montre à l'aise dans la circulation urbaine. On apprécie la discrétion et les vibrations limitées de la mécanique. En outre, sur les premiers rapports, elle fait preuve d'un bel entrain.

#### LA ROUTE NE LUI FAIT PAS PEUR

Sur les voies rapides, la Karl ne démerite pas et, malgré un manque de dynamisme une fois passé les 3 000 tr/mn et une 5<sup>e</sup> trop longue, prendre la route ne lui fait pas peur. Il faudra toutefois consentir à jouer davantage du levier de vitesses afin de la relancer plus énergiquement. Après tout, ses concurrentes directes ne font pas mieux et cette Opel a surtout été pensée pour la ville.

C'est logiquement en milieu urbain que la Karl peut faire étalage de toutes ses qualités. Cela commence par des commandes douces. La direction qui profite d'un mode City afin de s'alléger à basse vitesse, lors des manœuvres notamment. L'amortissement aussi a été bien

#### PLUS

- **Prix/équipements**
- **Confort**
- **Maniabilité**

#### MOINS

- **Volume de coffre**
- **Présentation austère**
- **Un certain manque de dynamisme**



Avec ses 3,68 m, la Karl, mignonne et confortable, est plus longue que les Twingo, Aygo, C1 ou 108.



La Karl est l'une des rares mini-citadines à proposer une banquette à 3 places, livrée de série à partir de la finition Cosmo.

travaillé. Les suspensions, souples et préventives, lui permettent de se montrer confortable, saine et rassurante. Certes, l'ensemble manque de dynamisme. Mais elle n'a pas vocation à jouer les sportives.

#### HAUT DE GAMME TRÈS BIEN ÉQUIPÉ

À bord, la présentation est classique, voire austère. Mais si certains matériaux manquent de classe, l'ensemble est bien assemblé. Dans cette version haut de gamme Cosmo Pack, la Karl affiche un équipement complet avec, entre autres, une climatisation automatique, un ensemble audio quasi complet (le lecteur CD manque à l'appel, mais on dispose du Bluetooth, d'un port USB, d'une prise jack et de 6 haut-parleurs), de vitres et de rétros électriques, sans oublier un radar de recul. Un équipement bien utile, la Karl faisant l'impasse sur les protections de carrosserie. En revanche, pour l'écran tactile qui s'accompagne du système multimédia IntelliLink, il faudra patienter jusqu'à début 2016. Par ailleurs, la petite Opel dispose d'une alerte de franchissement de ligne, un plus pour la sécurité et que l'on trouve plutôt sur des modèles de gamme supérieure. À partir des versions Cosmo, elle propose une banquette 3 places quand la quasi-totalité de ses rivales se contentent de places arrière en duo. Certes, à cinq, l'espace est très mesuré et l'assise centrale reste symbolique. Mais, en cas de dépannage, cela permet de ne pas

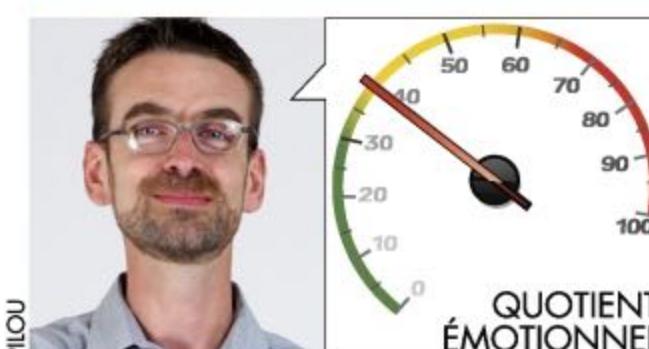


Le volume du coffre est moyen, avec 215 dm<sup>3</sup>. En revanche, sur les versions Cosmo et Cosmo Pack, les dossier s'abaissent selon le schéma 2/3-1/3.

laisser un camarade sur le bord de la route... En revanche, pour rapporter les courses de la semaine comme pour emmener les bagages en vue des escapades du week-end, il ne faudra pas prévoir trop grand car le coffre se limite à 215 dm<sup>3</sup>. C'est sûr qu'avec une banquette coulissante, le volume aurait pu être plus important. Mais cela aurait fait gonfler la facture. Or, la Karl, qui s'affiche à partir de 9990 €, a le bon goût de rester raisonnable côté tarif. Ainsi, notre modèle d'essai réclame 13 650 €. Une somme raisonnable au regard de sa dotation de série.

#### L'avis de Stéphane Martin

Moins sexy que certaines mini-citadines, la Karl joue les pragmatiques avec son bon rapport prix/équipement, son niveau de confort très correct et sa polyvalence. Toutefois, on aurait aimé un habitacle plus pimpant et un coffre moins étiqueté.



stéphane.martin@mondadori.fr

## Opel Karl 1.0 75 ch Cosmo Pack

### LA TECHNIQUE

La Karl reçoit le 1.0 de l'Adam et la Corsa, mais sans turbo ni injection directe. Résultat, sa puissance passe de 115 ch à 75 ch.

### Moteur / Transmission

Puissance maxi	75 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	96 Nm à 4 500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée / Puissance fiscale	999 cm <sup>3</sup> / 4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

### Châssis

Direction	à crémaillère, électrique
Diamètre de braquage	9,8 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu déformable
Freins AV / AR	disques ventilés / tambours
Pneumatiques AV / AR	185/55 R 15
Roue de secours	kit de réparation

### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	3,68 / 1,70 / 1,49 / 2,39 m
Poids / tractable freiné	939 kg / -

### LA CONDUITE

Le petit bloc 3 cylindres ne manque pas d'entrain et, à défaut d'être dynamique, la Karl se montre rassurante et confortable.

### Performances\*

0 à 100 km/h	13,9 s
Vitesse maxi	170 km/h

### LA VIE À BORD

Avec son coffre de 215 dm<sup>3</sup>, la Karl fait moins bien que le duo Citroën C1/Peugeot 108 (240 dm<sup>3</sup>) et surtout, que la Volkswagen up! (251 dm<sup>3</sup>).

### Coffre\*

Volume du coffre	215 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

### LE BUDGET

Dans ce haut de gamme Cosmo Pack, la Karl s'affiche au même tarif que la plupart de ses rivales. En revanche, elle est très bien équipée, notamment côté sécurité.

Prix	13 650 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	NC
Bonus / malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (104 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

### Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne, antibrouillards + éclairage statique d'intersection, banquette 2/3-1/3 et 3 places, Bluetooth, capteur de pression des pneus, direction assistée, ESP, Isofix aux places AR, jantes alu 15 pouces, ordinateur de bord, radar de recul, radio mp3 avec prises jack et USB, régulateur/limiteur de vitesse, rétros électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres électriques et lunette AR surteintées, volant multifonction réglable en hauteur...

### Options

Jantes alu 16 pouces (200 €), peinture métallisée (500 €), sièges AV et volant chauffants (130 €), toit ouvrant électrique (700 €).

### Consommations

Mixte	4,5 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	5,6 / 3,9 l/100 km
Autonomie / Réservoir	711 km / 32 l

■ bon ■ moyen ■ mauvais dans sa catégorie

\*Données constructeur. \*\*Chiffre loueur longue durée (apport 10 % du prix).

Pays de fabrication : Corée

### LA NOTE TECHNIQUE



Pensée pour la ville, la Karl, douce et volontaire, y est à son aise. Pratique avec ses 5 places et bien équipée, il ne lui manque juste qu'un peu de caractère.

Est-ce pour mieux  
masquer son identité  
que le CX-3 semble ici  
jouer à cache-cache ?  
Allez savoir... .



# PAS CELUI QUE VOUS CROYEZ

Les SUV urbains sont les nouveaux jeunes premiers de la scène automobile, et Mazda pousse son CX-3 sous les projecteurs.

La cible : les Renault Captur et autres Peugeot 2008. Mais le japonais ne jouerait-il pas un rôle de composition ?

Texte Mélina Priam Photos Tibo

**Q**uand on est petit ou pas bien armé, il faut être malin ! C'est l'histoire de David contre Goliath, que Mazda tente de reprendre à son compte. Pour titiller les pointures comme le Renault Captur, le Peugeot 2008 ou le Nissan Juke, le poids plume des constructeurs japonais aborde le problème par le haut. Primo, en baptisant son nouveau SUV urbain CX-3, il laisse sous-entendre une filiation avec sa berline compacte, la Mazda3. Or il n'en est rien, le CX-3

étant dérivé et reprenant de nombreux organes techniques de la petite Mazda2, comme le 2008 est le cousin baroudeur de la 208 ou le Captur celui de la Clio. Mazda entretient encore un peu la confusion en dotant son CX-3 d'un gabarit plutôt avantageux pour la catégorie. Avec une longueur de 4,28 m, il est environ 10 cm plus long que ses concurrents directs, et une dizaine de centimètres plus court qu'un Peugeot 3008 ou un Nissan Qashqai.



Selon la même logique, le CX-3 n'accueille sous son capot aucune motorisation – qu'elle soit essence ou diesel – de moins de 100 ch. Et, bien que n'étant pas forcément le constructeur japonais le plus réputé pour ses transmissions à 4 roues motrices, Mazda n'hésite pas à proposer son CX-3 en version 4x4, et non pas simplement affublé d'un mode tout-chemin, façon Grip Control chez Peugeot ou... rien du tout chez Renault !

### UN ÉQUIPEMENT DE SÉRIE DIGNE DE LA CLASSE SUPÉRIEURE

Enfin, histoire d'enfoncer le clou, le CX-3 affiche, du moins dans sa version la plus huppée (Sélection) une liste d'équipements de série à faire passer un Captur ou un 2008 pour un modèle *low cost*. Écran tactile, GPS, Bluetooth, radio numérique, allumage automatique de feux avec, en prime, gestion automatique codes/phares, régulateur de vitesse adaptatif, phares directionnels, surveillance d'angle mort, avertisseur de franchissement de ligne, affichage tête haute, démarrage sans clé, caméra de recul, sièges avant chauffants... le CX-3 a tout, et même plus, du SUV de la catégorie supérieure. Cela dit, il en a aussi le prix ! Certes, notre modèle d'essai est le plus cher de la gamme (sauf à le choisir avec une boîte automatique, 1 800 €) et, encore une fois, il est au top en équipements, mais tout de même... 30 000 € pour une grosse citadine, haute sur pattes, cela commence à faire beaucoup, et surtout quelque 3 000 ou 4 000 € de plus que les 2008 ou Captur les plus chers !

Parce qu'à l'arrivée, une fois les présentations faites, notre David nous laisse la même impression que la grenouille de la fable... celle qui voulait se faire aussi grosse que le bœuf ! Au volant, ce n'est pas à bord d'un Qashqai ou d'un Kadjar que vous êtes (*lire le face-à-face p. 56*), mais bien aux commandes d'un petit SUV, pas d'un moyen. Certes, sa présentation, qui tente de se rapprocher de celle des marques de luxe comme Audi ou Mercedes, est coquette et le CX-3 a le sens de l'accueil. Mais il n'a pas plus l'esprit de famille que ses

Le diesel de 105 ch n'est pas désagréable mais il manque un peu de discrétion. L'étagement de la boîte est un peu trop long.



La position de conduite est tout à fait convenable. Globalement, elle n'est pas très typée SUV mais plutôt berline... avec vue !



#### PLUS

- Style et finition valorisants
- Équipement technologique
- Confort correct

#### MOINS

- Diesel un peu sonore
- Commande de boîte
- Tarif





La présentation qui joue la carte de la sportivité est agréable à l'œil et la finition n'appelle pas de critique.



Les places arrière ne sont pas particulièrement accueillantes. Heureusement, comme à l'avant, le confort est très correct.



Avec le CX-3, il faudra apprendre à voyager léger ! 287 dm<sup>3</sup>, c'est un peu juste, même pour un simple départ en week-end.

concurrents, et n'exploite pas son gabarit pour offrir plus de place ou de rangements. Son coffre est même plutôt modeste : 287 dm<sup>3</sup>, alors qu'un Captur affiche jusqu'à 484 dm<sup>3</sup> en jouant avec sa banquette coulissante et un 2008, 430 dm<sup>3</sup>. Tout cela parce qu'il est mélo-mane ! Sans le système hi-fi Bose, de série sur notre modèle d'essai, la capacité atteindrait 350 dm<sup>3</sup>. À vérifier tout de même.

#### PETIT DEDANS ET MÊME PAS LÉGER

De même, à force de vouloir en offrir plus, notre CX-3 ne doit pas être aussi léger qu'il le dit, et il a bien besoin de ses 105 ch pour se comporter dignement. N'exagérons rien, il n'est pas à la peine et affiche même un comportement routier plaisant et agile. Mais il ne faudrait pas moins. Ce n'est d'ailleurs pas un éventuel manque d'entrain que nous reprochons en premier au 1,5 l diesel, mais plutôt sa présence trop marquée à bord. Le CX-3 aime la musique, mais il a oublié les insonorisants en route. Le bloc n'est pas non plus aussi bien secondé qu'il le mériterait. L'étagement de la boîte n'avantage guère les relances sur les deux derniers rapports et la commande, en accro-

chant parfois au passage, ne procure aucun agrément particulier. Les suspensions, en revanche, font plutôt bien leur travail. Même avec une transmission 4x4, le CX-3 procure un confort tout à fait correct, du moins à l'avant ; car les passagers arrière auraient le droit de se plaindre de remontées plus sèches.

#### L'avis de Mélina Priam

Une conduite pas déplaisante du tout, un confort plutôt honnête et un équipement de série carrément tentant. Mais il ne faut pas se laisser endormir : le CX-3 est un petit SUV urbain, même si son gabarit et son prix ne le laissent pas forcément penser.



melina.priam@mondadori.fr

## Mazda CX-3 1.5 Skyactiv-D 105 ch

### LA TECHNIQUE

Mazda travaille plus sur le taux de compression que sur la cylindrée. Le CX-3 est l'un des rares de la catégorie proposé avec une vraie transmission 4x4.

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	105 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	270 Nm de 1 600 à 2 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 499 cm <sup>3</sup> / 6 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

#### Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,4
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	215/50 R 18
Roue de secours	kit de réparation

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,28 / 1,77 / 1,54 / 2,57 m
Poids / tractable freiné	1 275 kg / 1 200 kg

### LA CONDUITE

Les 105 ch ne sont pas de trop et la commande de boîte ne brille pas par sa fluidité. Mais le CX-3 est assez plaisant à mener et ménage un confort correct.

#### Performances\*

0 à 100 km/h	10,5 s
Vitesse maxi	173 km/h

### LA VIE À BORD

Si son gabarit extérieur le place à cheval entre deux catégories, le CX-3 n'a que de modestes prétentions familiales. Mais il soigne sa mise.

#### Coffre\*

Volume du coffre	287 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

### LE BUDGET

Dans cette définition haut de gamme, le CX-3 exige un tarif assez élevé. Cela étant, il offre un niveau d'équipement impressionnant et promet d'être très raisonnable en consommation. À vérifier...

Prix	28 550 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	NC
Bonus / malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (123 g/km)
Garantie	3 ans ou 100 000 km

#### Équipements de série

4 airbags, affichage tête haute, avertisseur de franchissement de ligne, Bluetooth, contrôle de la pression de pneus, caméra de recul, climatisation automatique, démarrage sans clé, écran tactile avec GPS, phares LED et directionnels, prise USB, régulateur de vitesse, sièges AV chauffants, surveillance angle mort...

#### Options

Boîte automatique (1 800 €), peinture métallisée (500 €), sellerie cuir/Alcantara (500 €).

#### Consommations

Mixte	4,7 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	4,9 / 4,6 l / km
Autonomie / Réservoir	930 km / 44 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

\*Données constructeur

Pays de fabrication : Japon

### LA NOTE TECHNIQUE



Le CX-3 bénéficie d'une série de solutions techniques dites Skyactiv (direction électrique allégée, utilisation d'acier à haute résistance et de matériaux légers, taux de compression élevé...) pour offrir un excellent rendement.

# Plaisir à partager

Désormais disponible en version GT, la 308 SW permet à toute la famille de partir en week-end... sur un bon rythme !

Par Pascal Richard Photos Clément Choulot

## Du souffle mais...

Le 1.6 THP affiche une carte de visite intéressante tant au niveau de la puissance (205 ch) que du couple (285 Nm) mais, à l'usage, il n'est pas assez démonstratif. Discret, il propose un fonctionnement trop linéaire. L'étagement un poil long de la boîte de vitesses pénalise un peu les relances mais, globalement, les chronos que nous avons réalisés sont très satisfaisants.



## L'efficacité souriante

Même si le break se montre un peu moins agile que la berline à cause notamment de son empattement plus généreux (+ 11 cm), sa conduite n'est jamais ennuyeuse. La direction directe, le train avant très précis... tout cela incite à hausser le rythme. On prend alors beaucoup de plaisir sur les parcours sinuieux qui, rapidement, se transforment en cour de récréation !

## Plein les yeux... et les oreilles

D'une manière générale, la 308 propose un habitacle agréable à vivre et bien fini. En version GT, elle ajoute une touche de sportivité chic avec des sièges sport garnis en partie d'Alcantara. On trouve aussi un pédalier et un repose-pied en alu et... le Driver Sport Pack, qui permet, via un bouton situé sur la console centrale, de modifier certains paramètres de conduite (direction plus ferme, réponse plus vive de l'accélérateur), la couleur de l'instrumentation, etc. Et même la sonorité du moteur. Avis aux amateurs de V8 !



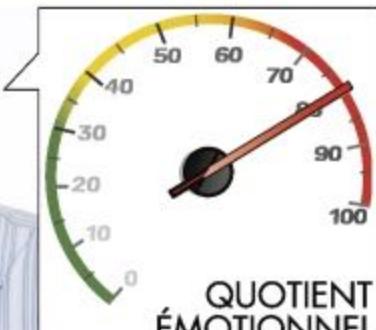
## Esprit de famille

GT ou pas, une 308 SW reste une auto avant tout familiale. L'augmentation de l'empattement permet aux passagers des places arrière d'avoir un peu plus de place pour leurs jambes que dans la berline (+ 4 cm). Reste que, dans ce domaine, la française est toujours un peu à la traîne. Côté coffre en revanche, le bilan est intégralement positif tant en volume qu'en facilité d'utilisation grâce notamment à son large hayon, son seuil de chargement assez bas et la forme très régulière de l'espace de chargement.



## L'avis de Pascal Richard

Un peu plus sage que la berline, la version break de la 308 GT est en revanche plus à l'écoute des préoccupations familiales... sans pour autant oublier de dessiner un large sourire sur le visage de son conducteur et de ses passagers, qui trouveront ici une sportive à leur écoute !



pascal.richard@mondadori.fr

## Peugeot 308 SW GT

### LA TECHNIQUE

Le 1.6 THP affiche une belle souplesse mais il manque un peu de caractère pour être au diapason du châssis.

### Moteur / Transmission

Puissance maxi	205 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	285 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence + turbo
Cylindrée / Puissance fiscale	1 598 cm <sup>3</sup> / 11 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

### Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,2 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	225/40 R 18
Roue de secours	kit de réparation

### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,58 / 1,86 / 1,45 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	1 418 kg / 1 300 kg

### LA CONDUITE

Rien à redire ici, le comportement est à la hauteur des ambitions de l'auto, et les chronos tout à fait honorables.

### Performances

1 000 m départ arrêté	28,8 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> / 5 <sup>e</sup> / 6 <sup>e</sup>	7,2 / 9 / 11,4 s
Vitesse maxi	223 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 33 / 66 m

### LA VIE À BORD

En version GT, la présentation est sportive mais sans excès. Malgré les roues de 18 pouces, le confort est préservé.

### Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV / AR	148 / 143 cm
Volume de coffre	575 dm <sup>3</sup>

### Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	40,8 / 66,1 / 70 dB
----------------------------	---------------------

### LE BUDGET

L'addition n'est pas spécialement légère, mais en retour, l'équipement est complet et la consommation raisonnable.

Prix	31 600 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	369 €
Bonus / malus (CO <sub>2</sub> )	malus 150 € (134 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

### Équipements de série

6 airbags, banquette fractionnable, climatisation automatique, déclenchement auto. des phares et des essuie-glace, écran tactile multifonction, ouverture des portes et démarrage sans clé, projecteurs full LED, régulateur de vitesse, sièges AV sport garnis partiellement d'Alcantara.

### Options

Driver Assistance Pack (410 €), peinture métallisée (630 €), toit en verre (610 €).

### Consommations

Moyenne	7,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,2 / 7,3 / 7,5 l/km
Autonomie / Réservoir	688 km / 53 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

\*Chiffre loueur longue durée (apport 10 % du prix).

### Pays de fabrication : France

### LA NOTE TECHNIQUE



Côté moteur, on attendait plus de folie de la part du 1.6 THP ; il propose malgré tout des chronos intéressants. Le châssis, pour sa part, est au-dessus de tout soupçon !

Comparatif

**VOLVO XC90** ■ D5 AWD 225 ch Inscription ■ **68 700 €\*** ■ **NOUVELLE GÉNÉRATION** ■

**BMW X5** ■ 25d 218 ch xDrive xLine ■ **70 750 €\*** ■

**RANGE ROVER SPORT** ■ TDV6 258 ch SE ■ **70 500 €\*** ■

(\*Malus inclus)



# L'ART D'EN FAIRE DES TONNES

Pour impressionner le BMW X5 et le Range Rover Sport, il faut un zeste d'exubérance, du charme, du savoir-vivre et un solide bagage technique. Ça tombe bien, le nouveau Volvo XC90 n'est avare d'aucune de ces vertus...

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

De gros durs ?  
Dehors sans aucun doute,  
mais à bord, ces trois  
beaux bébés ne sont  
que douceur !



**V**oir côté à côté un BMW X5, un Range Rover Sport et le nouveau Volvo XC90 a de quoi impressionner. Il faut savoir que l'ensemble, qui pèse pas moins de 6,5 t, regroupe ce qui se fait de mieux en matière de technologie embarquée mais aussi de faste et d'opulence dans tout ce qui touche au traitement de l'habitacle. Une véritable luxuriance automobile format XXL qui, lorsque je

visualise dans ma tête la rampe d'accès à mon parking, me laisse à penser que le retour à la maison, c'est pas gagné ! Mais avant, faisons les présentations, en commençant par la nouveauté : le XC90. Ici en version D5, il étonne autant qu'il impressionne. Un physique iconoclaste, des dimensions de panzer, l'ensemble intrigue et séduit à la fois. Mais cela sera-t-il suffisant pour faire de

l'ombre au X5, sérieux et sûr d'être le patron de la catégorie des SUV de luxe ? Quant au Range Rover Sport, plus dandy que sportif, il n'a pas de rival lorsque l'on aborde des notions telles que l'art de vivre et la douceur. Le challenge est donc relevé pour le XC90. Sur le papier, il n'y a pas de raison de ne pas y croire. Reste à passer aux travaux pratiques... ➤

# Sur la route

Taillé pour l'aventure, le XC90 ? Oui, et croyez-moi, avec ce gros bébé, ma première dose d'adrénaline, je l'ai eue lorsque j'ai abordé la rampe d'accès à mon parking. Avec 2,01 m de largeur (sans les rétros !) et un empattement de près de 3 m, je ne faisais pas le fier, d'autant que la séance photos n'avait pas encore eu lieu ! Cela dit, même s'il est aussi maniable qu'un semi-remorque avec son diamètre de braquage de 12,5 m, le XC90 fait mieux que ses petits camarades (12,8 m pour le X5, 12,6 m pour le Range). Partant de là, on se dit que la ville ne sera sans doute pas le terrain de jeu favori de ces autos. Un constat plein de bon sens et qui va se vérifier dès la sortie du parking. Je passerai rapidement sur le regard réprobateur des piétons qui, lorsque l'on est au volant de ce type d'engin, ne voit en vous qu'une sorte de criminel en puissance. J'aurais beau déployer des trésors de civilité, rien n'y fera : durant cet essai, je n'aurai pas le droit au moindre sourire de la part de mes contemporains !

Le sourire, moi, je l'ai ! J'en serais presque le premier étonné d'ailleurs car, finalement, au bout de quelques minutes au volant du XC90,

je me sens comme chez moi ! Bien installé, je visualise parfaitement le gabarit de la bête, si bien que je n'hésite pas à me lancer quelques défis comme, par exemple, entreprendre un créneau ! Facile, me direz-vous : l'aide au stationnement est ici montée de série (600 € sur le X5, 690 € sur le Range). Reste qu'une fois garé, le XC90, comme ses petits camarades du reste, déborde un peu de sa place. Allez, pas la peine d'insister, le soleil est là, il serait idiot de ne pas en profiter pour faire une petite balade.

## PAS TRÈS CHAHUTEURS !

Porte de la Chapelle, le Stade de France, et nous voilà sur l'A1. Si le paysage autour de nous est assez déprimant, la conduite de ces trois autos ne l'est absolument pas ! Sur ce terrain, on s'attendait au meilleur et nous n'avons pas été déçus. Dans chacun des cas, la tenue de cap est royale. Côté relance, on n'est pas collé au siège mais aucun de nos trois belligérants n'est à la peine et surtout pas le Range Sport, qui profite de la bonne santé de son V6 pour dominer ses rivaux en reprise. Reste à savoir si, une fois sortis de l'autoroute, ce gros bébé de 2 300 kg conservera sa superbe. Arrivés à Senlis, nous quittons l'A1. Direction Chantilly, puis Compiègne, par tout ce que la région compte de petites routes. Là, on sent que nos trois cadors des grands espaces sont

nettement moins sûrs d'eux, à commencer par le Range Rover Sport qui nous fait vite comprendre qu'il est inutile de vouloir le bousculer. Sensible au roulis, doté d'un freinage aussi mordant qu'un octogénaire, notre dandy demande des égards, et ne lui parlez pas de dynamisme : ce mot n'a aucun sens pour lui ! Pas grave, le X5 va sans doute nous combler sur ce plan. Raté ! Dès les premiers enchaînements de virages, le gros SUV de BMW nous fait clairement comprendre que pour la gaudriole, il faudra voir ailleurs ! Du côté du XC90 ? A priori je n'aurais pas misé gros sur le dernier-né de la gamme Volvo... J'aurais eu tort. Certes, au bout de trois ou quatre changements d'appui un peu vifs, le XC90 a du mal à ne pas se désunir mais, globalement, il accepte, et plutôt mieux que les autres, d'être un tantinet bousculé. Cela dit, il ne faut pas se méprendre, ces engins sont assez puissants mais ce sur terrain, pour en profiter pleinement, il faut se mettre à leur rythme, ce qui, à l'usage, n'a rien de désagréable, bien au contraire.

## VERDICT SUR LA ROUTE

1<sup>er</sup> VOLVO

2<sup>e</sup> BMW

3<sup>e</sup> RANGE ROVER

Amateurs de grands espaces, nos trois protagonistes avalent les kilomètres avec gourmandise et sans jamais s'essouffler.



## VOLVO XC90



La "tablette" du XC90 est un modèle d'ergonomie.



Sur route, le XC90 affiche une belle sérénité et son diesel de 225 ch suffit à son bonheur !

### TECHNO EMBARQUÉE

#### Classique et high-tech

Baptisé "Sensus", l'ensemble multimédia du XC90 est une vraie réussite. L'immense écran tactile permet de piloter la climatisation, les paramètres de conduite, le système audio, le GPS... de manière très intuitive et très réactive. À noter qu'en option (3 400 €), l'ensemble audio "Sound by Bowers et Wilkins" transformera votre XC90 en véritable salle de concert.

Classique dans sa forme, l'instrumentation est en fait digitale. Superbe, elle est aussi parfaitement lisible.



## BMW X5



Sur le plan dynamique, le X5 manque un peu de tonus. Assez nonchalant, il n'aime guère être bousculé. L'autoroute a nettement sa préférence.

### TECHNO EMBARQUÉE

#### Clair et net

Comme ses petits camarades, le X5 propose de série un ensemble multimédia qui intègre entre autres un

GPS à la fois précis et très rapide. Le système iDrive, qui permet de piloter l'ensemble, a depuis longtemps fait ses preuves et son utilisation se révèle très simple.



## RANGE ROVER SPORT



Grâce au souffle de son V6 de 258 ch, le Range Rover Sport déplace avec aisance ses 2 295 kg. Là encore, l'agilité n'est pas son fort.

### TECHNO EMBARQUÉE

#### Sans problème

Là encore, nous avons à faire à un ensemble efficace et très simple d'utilisation. À l'instar de celui du X5, l'ensemble multimédia du Range Sport prend un petit coup de vieux lorsqu'on le compare à celui du XC90. L'écran tactile du Range propose toutefois une bonne lisibilité.



**VOLVO XC90****PLUS**

- Présentation soignée
- Agrément de conduite
- Excellent confort

**MOINS**

- Encombrement important
- Habitabilité décevante
- Relances un peu justes

**RANGE ROVER SPORT****PLUS**

- Présentation chaleureuse
- Bonnes performances
- Excellent confort

**MOINS**

- Comportement pataud
- Lacunes d'équipements
- Freinage moyen

**BMW X5****PLUS**

- Bon confort
- Finition soignée
- Consommation maîtrisée

**MOINS**

- Prise de roulis
- Diamètre de braquage
- Relances un peu limitées



En matière de confort, ces trois SUV n'ont pas grand-chose à envier aux berlines haut de gamme... s'il n'y avait le petit effort à fournir pour grimper à bord.

## La vie à bord

Original dehors, le XC90 l'est aussi dedans. Ainsi, le traitement de l'habitacle est un bel exemple du design à la nordique. Rien à voir avec Ikea, je vous rassure, ici, on sent d'avantage l'inspiration d'Arne Jacobsen. En clair, la planche de bord, la console centrale et les contre-portes proposent un style très dépouillé mais immédiatement chaleureux. Il faut dire que, dans ce domaine, notre voiture d'essai bénéficiait de coloris très clairs tant au niveau des plastiques que de la sellerie (cuir, de série) mais aussi des boiseries (bouleau ou noyer, suivant les ambiances). Un parti pris qui risque d'être un peu difficile à vivre si vous avez de jeunes enfants mais qui a le mérite, en plus d'être agréable à l'œil, de renforcer l'impression d'espace. C'est tant mieux du reste car côté habitabilité, le XC90 est comme qui dirait un peu débordé par la concurrence ! Rien de dramatique, il y a de la place à bord, mais au vu de ses généreuses dimensions extérieures, on s'attendait à un peu mieux.

Du mieux, dans ce domaine, on en trouve du côté du X5 et plus encore à bord du Range Rover Sport. Ce dernier affichant des larges au niveau des coudes avant et arrière

(163 cm/158 cm) tout à fait remarquables. Question déco, le Range n'est bien sûr pas en reste, avec un habitacle à la fois moderne et chaleureux mais à l'ergonomie parfois un rien déroutante. Enfin, le X5 propose un ensemble plus classique, moins convivial mais si rationnel que certains pourront le trouver attachant. Inutile de préciser qu'en termes de finition, tous affichent un bilan sans fausse note.

### DU CONFORT, RIEN QUE DU CONFORT

On l'aura compris : au terme de notre périple sur les petites routes picardes, l'agilité et la réactivité ne sont pas les priorités de nos trois compères. En revanche, dès que l'on aborde le chapitre du confort, on trouve tout de suite à qui parler ! De prime abord, le Range Sport, avec sa suspension pneumatique de série (option 2 580 € sur le XC90, 1 850 € sur le X5 mais uniquement sur les roues arrière), semblait le mieux placé pour faire des étincelles sur ce chapitre... ce qu'il fit, mais il ne fut pas le seul. Ainsi, le X5 se montre aussi à son avantage ici. Sa suspension très souple isole parfaitement des inégalités de la chaussée et, comme un bonheur ne vient jamais seul, elle est relayée par une sellerie offrant un très bon maintien. Et le XC90 dans tout ça ? Au top, le grand SUV de Volvo maîtrise parfaitement son sujet. Associé à une ambiance chaleu-

reuse, ce haut niveau de confort contribue pour beaucoup au plaisir que l'on éprouve à voyager à bord de cette auto.

Sur le plan pratique, on notera que le XC90, comme ses rivaux d'ailleurs, n'est pas avare d'espaces de rangement. Console centrale, bacs de portière, tous sont à la fois pratiques et suffisamment vastes. Toujours dans ce domaine, sachez que tous ces SUV sont proposés, moyennant finances (voir tableau p. 81), en configuration 7 places. Les deux sièges supplémentaires doivent bien sûr être considérés comme des places d'appoint mais ça dépanne et, surtout, cela vient justifier un encombrement qui, on l'a vu dans le chapitre précédent, n'est pas toujours facile à vivre !

Vainqueur de cette manche, le XC90 parvient à prendre le pas sur le Range Rover Sport, ce qui n'est pas un mince exploit. En fait, le dernier-né de la gamme Volvo réussit à marier avec bonheur la rigueur du X5 avec l'extravagance un rien désordonnée du Range. Du beau travail.

### VERDICT LA VIE À BORD

1<sup>er</sup> VOLVO

2<sup>es ex aequo</sup> RANGE ROVER  
ET BMW

## VOLVO XC90



Des coloris clairs, un design épuré, du bois (ici du noyer de Scandinavie), pas de doute, le XC90 sait recevoir ! La finition n'appelle pas l'ombre d'une critique.



À l'avant comme à l'arrière, le XC90 se montre accueillant. Reste qu'on attendait tout de même un peu mieux en la matière.



En configuration 5 places, le volume du coffre varie de 620 à 707 dm<sup>3</sup> grâce à la banquette coulissante, de série sur la version 7 places. Avec tous les sièges en place, le volume du coffre est de 305 dm<sup>3</sup>. Pas si mal.

## BMW X5



Pas de fantaisie chez BMW, rien que du classique, mais la présentation de l'ensemble est très soignée et la finition d'un très haut niveau.



Les places arrière sont accueillantes et, ici aussi, le confort proposé est d'un très haut niveau.



Le coffre du X5 est juste correct mais pratique. En configuration 7 places, il ne reste que 216 dm<sup>3</sup>.

## RANGE ROVER SPORT



Ici, on ne parle plus de confort mais d'art de vivre ! Reste tout de même quelques bizarries en matière d'ergonomie. La finition est soignée.



Beaucoup de place au niveau des coudes (158 cm), le Range Sport sait lui aussi se montrer accueillant.



Avec 506 dm<sup>3</sup> en configuration 5 places, le coffre du Range Rover Sport est le plus petit de la bande.

# Le budget

**D**evinette : qu'est-ce qui mesure 4,95 m de longueur et coûte environ 33 € le kilo ? Réponse : un XC90 D5 en finition Inscription. Dit comme ça, ça ne semble pas prohibitif comme tarif... sauf lorsque l'on pèse un peu plus de 2 100 kg, car là, forcément, l'addition devient salée ! Un constat qui vaut également pour le X5 et le Range Rover Sport. En gros – c'est le cas de le dire –, comptez un billet de 70 000 € pour avoir le droit... et surtout le plaisir de poser votre séant sur les larges sièges en cuir (de série dans tous les cas) de nos trois frimeurs. Si pour ce prix, vous espériez avoir droit à quelques égards en matière d'équipement, il

va rapidement falloir revoir vos ambitions à la baisse. Ainsi, ne croyez pas pouvoir bénéficier de série d'un affichage tête haute ou d'un régulateur de vitesse adaptatif ! Que nenni, pour ces équipements, il vous faudra mettre la main à la poche ; et mieux vaudra les avoir bien garnies car la moindre option est facturée au prix fort. Comptez 1 500 € pour l'affichage tête haute du X5 ou 2 020 € pour le régulateur de vitesse adaptatif sur le Range. La configuration 7 places est quant à elle facturée 1 500 € sur le XC90, 1 710 € sur le Range Rover Sport et 2 450 € sur le X5. À ce prix, vous avez le droit de faire payer la place !

## PAS SI GOURMANDS QUE ÇA...

Et si on parlait un peu de consommation, histoire de définitivement sombrer dans la déprime. Au vu de leur poids et de leur profil,

nous n'attendions pas de miracle et... finalement, on note une certaine retenue de leur part, notamment du côté du X5, qui affiche un résultat flatteur (8,6 l/100 km en moyenne), le XC90 suit de près avec 8,9 l/100 km, tandis que le Range Rover Sport flirte d'assez près avec les 10 l/100 km, ce qui commence à faire beaucoup. Ce qui fait peu en revanche, c'est l'autonomie : dans le cas du XC90 et du Range, elle est inférieure à 800 km. Pour des engins taillés pour les grands espaces, c'est un peu juste !

## VERDICT LE BUDGET

1<sup>er</sup> VOLVO

2<sup>e</sup> BMW

3<sup>e</sup> RANGE ROVER



Pas de surprise côté budget : nos trois "grosses bêtes" ne font pas de cadeaux. Pour en profiter, de solides finances sont requises.



### Le choix de Pascal Richard

## VOLVO XC90

Au terme de ce comparatif, le XC90 s'impose nettement face à un X5 qui manque un peu de charme et de dynamisme et un Range Rover Sport superlatif dans bien des domaines mais pas toujours facile à vivre. Mais ce qu'on retiendra de cet essai, c'est que malgré l'image

qu'ils renvoient et dont ils sont les premières victimes, ces engins, et plus particulièrement le XC90, n'ont rien de grosses brutes tout juste bonnes à effrayer les piétons. En fait, ils finissent même par être attachants tant ils sont aux petits soins pour leurs passagers.



Sur le plan mécanique, le nouveau Volvo XC90 avec son diesel de 225 ch n'a rien à envier à ses petits camarades de jeux.

### LA TECHNIQUE

Le 4 cylindres Volvo, assez alerte, s'en sort bien en termes d'agrément. Un peu plus rude mais aussi performant, le 2 l BMW fait bonne figure, bien aidé, comme ses petits camarades du reste, par sa boîte automatique à 8 rapports. Enfin, le V6 du Range séduit par sa grande douceur et son souffle.

Moteur	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Puissance maxi	225 ch à 4 250 tr/min	218 ch à 4 400 tr/min	258 ch à 4 000 tr/min
Couple maxi	470 Nm à 1 750 tr/min	450 Nm à 1 500 tr/min	600 Nm à 2 000 tr/min
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	6 cylindres en V, turbo diesel
Cylindrée	1 969 cm <sup>3</sup>	1 995 cm <sup>3</sup>	2 993 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	13 CV	13 CV	16 CV
Transmission	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Type	intégrale	intégrale	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8	automatique / 8	automatique / 8
Châssis	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Direction	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	12,5 m	12,8 m	12,6 m
Suspensions AV	double triangulation	double triangulation	double triangulation
Suspensions AR	essieu multibras	essieu multibras	essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés	disques ventilés / disques ventilés	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	275/45 R 20	255/55 R 18	275/40 R 22
Roue de secours	kit de réparation	kit de réparation	kit de réparation
Dimensions / poids	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
L / l / h / empattement	4,95 / 2,01 / 1,77 / 2,98 m	4,89 / 1,94 / 1,77 / 2,94 m	4,85 / 1,99 / 1,78 / 2,92 m
Poids / tractable freiné	2 154 kg / 1 800 kg	2 109 kg / 2 700 kg	2 295 kg / 3 500 kg

### LA CONDUITE

Alors qu'ici la barre des deux tonnes est toujours largement, voire très largement dépassée, nous avons enregistré dans tous les cas des performances assez convaincantes tant en accélération qu'en reprises, la palme allant au Range Sport qui manque malgré tout de conviction côté freinage.

Performances	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
1 000 m d. a.	30,6 s	30,2 s	30 s
0 à 100 km/h	9,2 s	8,7 s	8,5 s
400 m d. a.	16,8 s	16,4 s	16,4 s
Vitesse maxi	202 km/h	207 km/h	209 km/h
Reprises	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
90-130 km/h en D	8,2 s	8,6 s	7,5 s
Temps en 4 <sup>e</sup> pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	12,3 s	12,5 s	12 s
Freinages	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Depuis 50 km/h	10 m	10 m	11 m
Depuis 90 km/h	31 m	31 m	36 m
Depuis 130 km/h	61 m	64 m	71 m

### LA VIE À BORD

Malgré un gabarit pour le moins respectable, le XC90 déçoit un peu au niveau de l'habitabilité. Dans ce domaine, le X5 et le Range Rover Sport se montrent plus à leur avantage. En version 7 places, tous ces engins disposent d'une banquette arrière coulissante.

Habitabilité	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Longueur aux jambes AR	de 22 à 34 cm*	de 19 à 27 cm*	25 cm
Largeur aux coudes AV	155 cm	158 cm	163 cm
Largeur aux coudes AR	153 cm	154 cm	158 cm
Garde au toit AV	97 cm	99 cm	98 cm
Garde au toit AR	94 cm	95 cm	93 cm
Coffre	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Volume 5 places	de 620 à 707 dm <sup>3</sup> *	de 534 à 609 dm <sup>3</sup> *	506 dm <sup>3</sup>
Seuil de chargement	79 cm	77 cm	83 cm
Niveau sonore	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Au ralenti / 90 / 130 km/h	45,1 / 62,5 / 66 dB	46,6 / 61,3 / 65,8 dB	43,5 / 63,2 / 67,5 dB

\* Banquette coulissante

### LE BUDGET

Le prix est en rapport avec la taille de nos trois gros bébés et le malus écologique n'arrange pas les choses ! En matière de consommation, on reste toujours dans le domaine du raisonnable, tant que l'on adopte un rythme... raisonnable.

À l'achat	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Prix	67 100 €	69 150 €	66 900 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	1 782 €	1 243 €	NC
Bonus / malus (CO <sub>2</sub> )	malus 1 600 € (152 g/km)	malus 1 600 € (152 g/km)	malus 3 600 € (182 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km

\* Chiffre loueur longue durée (apport 10 % du prix).

### Équipements communs

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette arrière coulissante en version 7 places, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ensemble audio avec prise USB, jantes alliage (19 pouces X5, 20 pouces XC90 et Range Sport), sellerie cuir, système de navigation.

Options	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Affichage tête haute	1 350 €	1 500 €	1 310 €
Aide au stationnement actif	série	600 €	690 €
Configuration 7 places	1 500 €	2 450 €	1 710 €
Hayon motorisé	série	série	610 €
Peinture métallisée	990 €	1 100 €	1 110 €
Sièges avant à réglages électriques	série	série	1 350 €
Régulateur de vitesse adaptatif	1 850 €	1 790 €	2 020 €
Toit ouvrant pano. en verre	1 800 €	1 800 €	2 220 €

Consommations	Volvo XC90	BMW X5	Range Rover Sport
Moyenne	8,9 l/100 km	8,6 l/100 km	9,7 l/100 km
Ville	9,9 l/100 km	9,6 l/100 km	10,6 l/100 km
Route	8,6 l/100 km	8,3 l/100 km	9,2 l/100 km
Autoroute	8,3 l/100 km	8 l/100 km	9,4 l/100 km
Autonomie	798 km	872 km	794 km
Capacité du réservoir	71 l	75 l	80 l

### VOLVO XC90

Pays de fabrication: Suède

### BMW X5

Pays de fabrication: États-Unis

### RANGE ROVER SPORT

Pays de fabrication: Royaume-Uni

### LES NOTES TECHNIQUES

#### VOLVO XC90 ★★★★☆

Très disponible, le diesel du XC90 est ici associé à une excellente boîte automatique. Les trains roulants sont à la hauteur, tout comme le freinage, même s'il convient de garder à l'esprit que le poids pénalise l'endurance.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

#### BMW X5 ★★★★☆

Là encore, l'ensemble moteur/boîte fonctionne bien et distille un bel agrément de conduite. Pas très agile, le X5 se montre en revanche assez sobre pour un engin de ce format. Le freinage est lui aussi à la hauteur.

#### RANGE ROVER SPORT ★★★★★

L'agrément du V6 est un plus pour le Range, qui se montre alerte en relance. Sur le plan dynamique, c'est le confort qui prévaut. Côté freinage, lorsqu'on augmente le rythme, le Range est un peu juste.

# Pour famille VIP

Maintenant qu'il a sauté le pas en se lançant dans l'aventure du monospace avec le Série 2 Active Tourer, BMW ne sait plus s'arrêter. Le voilà qui remet ça en présentant le Gran Tourer, une version rallongée, capable d'accueillir sept personnes.

Par Stéphane Martin Photos Arnaud Saunier



**M**oins d'un an après son lancement, le Série 2 Active Tourer a beau afficher un carnet de commandes plein, il suscite toujours autant de réactions épidermiques auprès des aficionados de BMW. Que la firme munichoise se mette au monospace, a fortiori traction (sacrilège crieront certains !) et à moteurs transversaux, a dérouté plus d'un puriste qui ne jure que par les bêtèmes à propulsion.

Pourtant, d'un point de vue purement commercial, il devenait vraiment dommageable pour la firme bavaroise de laisser le Mercedes Classe B tout seul sur le créneau des monospaces haut de gamme. Et, tant qu'à faire, une fois la décision prise et le pas franchi, autant poursuivre la logique jusqu'au bout et décliner l'Active Tourer

en version 7 places ? Bienvenu au petit "grand frère" : le Gran Tourer.

Pour lui donner naissance, BMW ne s'est pas compliqué la tâche. Il a allongé l'empattement de l'Active Tourer de 11 cm et sa longueur totale de 21 cm afin de pouvoir loger deux places supplémentaires dans le coffre du Gran Tourer. Extérieurement, cette Série 2 XXL est strictement identique à sa petite sœur, du nez au montant central. Seul l'arrière subit un étirement. Reconnaissons aux stylistes bavarois le tour de force d'avoir su conserver un style dynamique, plus proche du break athlétique que de la camionnette dotée d'un sac à dos. Ainsi étirée, cette Série 2 revendique donc la possibilité d'accueillir sept personnes. Mais disons-le tout

Après le Série 2 Active Tourer, BMW renforce sa proposition avec ce Gran Tourer aux accents familiaux plus marqués.





En s'allongeant de 21 cm, l'Active Tourer devient Gran Tourer et gagne deux places supplémentaires. Dans l'opération, le monospace BMW n'a rien perdu de son dynamisme.

de suite, les strapontins ajoutés dans le coffre restent avant tout destinés aux plus petits. Les assises, trop fines, n'assurent qu'un confort relatif. De surcroît, leur accès requiert une grande souplesse et l'espace réduit impose de voyager les genoux dans le menton. Bref, voyager au 3<sup>e</sup> rang rime avec 3<sup>e</sup> classe ! En revanche, au milieu, c'est Byzance ! Plus spacieuse que celle de l'Active Tourer, la banquette du Gran Tourer, qui coulisse sur 13 cm, offre assez de place pour trois adultes. Même le tunnel de servitude a le bon goût de se faire discret (la traction a finalement certains atouts). Le coffre, quand à lui, fort de 560 dm<sup>3</sup> minimum de volume de chargement, n'impose aucune restriction de bagages, à condition toutefois d'opter pour une configuration 5 places, c'est-à-dire avec les sièges du 3<sup>e</sup> rang escamotés dans le plancher.

#### LE PLAISIR A PLUSIEURS

Toutefois, blason BMW oblige, nous attendions aussi beaucoup de la conduite de cette Série 2. Et là, pour cette version 220d xDrive, le constructeur a sorti le grand jeu. Au-dessus du lot avec ses 190 ch quand son rival le plus puissant, le VW Touran, culmine à 177 ch, le Gran Tourer se singularise également par sa transmission intégrale et sa boîte de vitesses automatique à 8 rapports (une version traction à boîte manuelle est attendue dès cet été). De quoi exploiter sans souci la bonne santé du 4 cylindres qui réalise des performances largement suffisantes, même quand on voyage



#### PLUS

- Agrément de conduite
- Présentation/finition
- Équipement de série



#### MOINS

- Tarif très élevé
- Accès à la 3<sup>e</sup> rangée de sièges



Au 2<sup>e</sup> rang, la banquette coulisse sur 13 cm, ménageant assez d'espace aux occupants même les plus grands. En revanche, au fond, la place est limitée et surtout, l'accès exige des dons de contorsionniste.



Fort de 190 ch et d'une transmission intégrale, le 220d Gran Tourer soigne l'agrément de conduite.



Le Gran Tourer soigne sa présentation avec des matériaux flatteurs et une finition dignes de son tarif. La position de conduite se rapproche plus de celle d'une berline que d'un monospace.

chargé. L' excellente boîte automatique est au diapason de la mécanique. Douce et réactive à la fois, elle facilite les relances en choisissant à chaque fois la meilleure vitesse. Et, à la montée comme à la descente, les rapports s'enchaînent sans temps mort, ce qui permet de toujours garder le rythme. Enfin, grâce au système xDrive, capable de répartir le couple sur les quatre roues, la motricité est difficile à prendre en défaut. Tout cela s'ajoute à l'agilité naturelle du BMW qui profite de trains roulants efficaces et prévenants. En clair, à l'avant, le conducteur se fait plaisir au volant grâce à

un châssis dynamique, une direction précise et un ensemble mécanique tonique, pendant qu'à l'arrière, ses passagers goûtent aux joies d'un amortissement prévenant et d'une insonorisation soignée. Pourtant, à l'extérieur, le diesel donne de la voix ! Mais, à bord, rien ne filtre et le niveau de confort est excellent.

### LES CHOSES QUI FÂCHENT

Mais ces qualités se payent au prix fort. Certes le Gran Tourer 220d Luxury concourt vraiment dans les hautes sphères. Cela se traduit par un habitacle cossu, raffiné et très bien assemblé. Les plastiques sont élégants et le cuir, comme les inserts en bois précieux (de série sur cette version), lui permettent de surclasser la concurrence en qualité perçue. Il n'empêche qu'à 46 300 €, le BMW atteint aussi des sommets tarifaires. Un VW Touran comparable permet de réaliser une économie de presque 9 000 €. Si cela n'excuse pas cette prétention, reconnaissons toutefois au Gran Tourer son équipement complet et son appétit mesuré.

### L'avis de Stéphane Martin

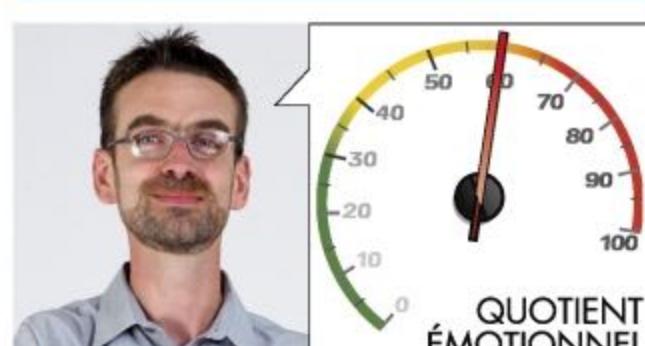
Cette Série 2 Gran Tourer nous a séduits. Plus logeable que l'Active Tourer, elle en conserve le confort et l'agrément de conduite, surtout cette version 220d. Dommage que l'addition soit aussi salée et que les places du 3<sup>e</sup> rang ne servent qu'à dépanner.



Cette molette permet de piloter facilement le système multimédia ainsi que le GPS.



En configuration 5 places, le volume du coffre atteint 560 dm<sup>3</sup>, contre 145 dm<sup>3</sup> en 7 places.



stéphane.martin@mondadori.fr

## BMW Série 2 Gran Tourer 220d xDrive 190 ch Luxury

### LA TECHNIQUE

Avec 190 ch, 4x4 et une boîte auto à 8 rapports, le 220d xDrive Gran Tourer a peu de rivaux.

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 995 cm <sup>3</sup> / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

#### Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,7 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	205/55 R 17
Roue de secours	kit de réparation

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,56 / 1,80 / 1,61 / 2,78 m
Poids / tractable freiné	1 690 kg / 1 600 kg

### LA CONDUITE

La douceur de la boîte et la bonne santé du moteur offrent un agrément de conduite de haut niveau.

#### Performances\*

0 à 100 km/h	7,8 s
Vitesse maxi	218 km/h

### LA VIE À BORD

Présentation et finition d'un vrai monospace de luxe, mais les sièges du fond ne peuvent que dépanner.

#### Coffre\*

Volume du coffre 7/5 places	145 / 560 dm <sup>3</sup>
-----------------------------	---------------------------

### LE BUDGET

Le Gran Tourer fait payer très cher ses qualités. Sa dotation de série est complète et son appétit mesuré.

Prix	46 300 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	NC
Bonus / malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (129 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

#### Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, antibrouillards, appel d'urgence intelligent, avertisseur de risque de collision, Bluetooth, contrôle de la pression des pneus, clim bizona auto, ESP, fixations Isofix aux places AR, GPS, hayon électrique, jantes en alliage de 17 pouces, phares et essuie-glaces automatiques, projecteurs à LED, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. à réglages électriques, sellerie en cuir, stationnement assisté...

#### Options

Accès et démarrage sans clé (430 €), affichage tête haute (1 550 €), caméra de recul (410 €), pack Safety avec alerte de franchissement de ligne et affichage des panneaux (760 €), pack Safety + régulateur de vitesse adaptatif (1 250 €), peinture métallisée (760 €), sièges AV électriques (990 €), toit ouvrant panoramique (1 300 €)...

#### Consommations

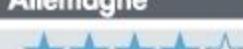
Mixte	4,9 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	5,5 / 4,5 l/ km
Autonomie / Réervoir	1 244 km / 61 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

\*Données constructeur.

Pays de fabrication : Allemagne

### LA NOTE TECHNIQUE



Plus spacieux et pratique que son petit frère l'Active Tourer, le Gran Tourer peut aussi compter sur son agrément de conduite remarquable pour un monospace.

# LES EXPERTS AJ

Photos Arnaud Saunier

Après quatre générations de monospaces, l'Espace V bouscule la tradition pour partir à la conquête de nouveaux espaces justement. Nos experts avaient hâte de voir ce qu'il a de si différent à offrir.

La ville n'est pas le terrain de jeu favori de l'Espace. Sur route, avec le châssis 4Control (4 roues directrices), le bilan est nettement plus brillant.



Esthétiquement parlant, l'Espace tente un rapprochement avec le monde des SUV. Mais à l'usage, il conserve malgré tout un "esprit" monospace.



Tout le monde loue les qualités de confort de l'Espace. Dommage que la finition ne soit pas aussi convaincante.

## RENAULT ESPACE

■ TCe 200 Initiale Paris ■ 44 800 €  
■ Malus écologique : 250 €



En finition Initiale Paris, la présentation extérieure est un peu clinquante. Les grandes roues de 19 pouces sont de série.



**Franck Lagorce**  
**(Pilote)**  
▶ Formule 1 chez Ligier en 1994-1995  
▶ 10 participations aux 24 Heures du Mans et 11 victoires en Trophée Andros.



**Mélina Priam**  
**(Journaliste)**  
▶ 15 ans de journalisme automobile et quelques expériences en courses. Des centaines de voitures essayées de la Ford T des 24 H du Mans au Lamborghini Aventador ou Ferrari FF.



**Ghislain Bacon**  
**(Taxi)**  
▶ 20 ans d'expérience  
▶ Des millions de kilomètres parcourus.

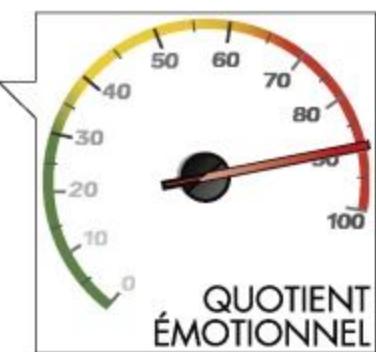
PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

“Le moteur, souple et discret donne du peps à l’Espace et fait oublier son gabarit.”

#### L'AVIS DU PILOTE

“Avant de rentrer dans le vif du sujet, je dois avouer que je suis charmé. J'aime l'audace dont fait preuve Renault tant sur le design extérieur que sur l'habitacle. En revanche, l'imposante planche de bord a deux défauts rédhibitoires. Primo, sa couleur claire génère des reflets très gênants dans le pare-brise. Deuxio, elle masque l'environnement immédiat autour du véhicule. Je ne vois pas les trottoirs par exemple. Certes, l'Espace n'est pas une citadine, mais il faut pouvoir le garer ! Au volant, le système 4Control accentue le pouvoir directif. Au début, cela peut gêner, mais le gain en agilité et en maniabilité est indéniable. Associé à ce moteur turbo essence de 200 ch, il gomme toute sensation de lourdeur ; pour une fois, je me surprends à prendre un réel plaisir au volant d'un monospace !”

**Franck**

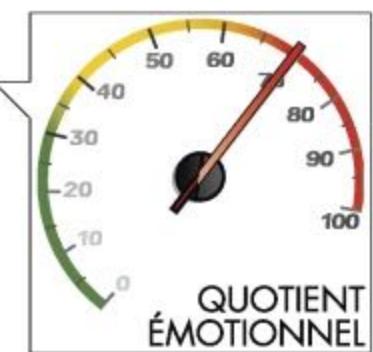


“Le comportement vif et l'ambiance zen créent un cocktail étonnant, finalement très réussi.”

#### L'AVIS DE L'ESSAYEUR

“L'Espace tourne le dos à l'univers des monospaces tel qu'on le connaît – oubliez les tablettes aviation et le comportement routier un brin pataud. Pour autant, je ne vois pas en lui un crossover, comme Renault essaie de nous le vendre. L'essentiel, à mon sens, est qu'il mérite toujours aussi bien son nom. Malgré une garde au toit en baisse, la sensation d'espace est toujours présente et elle est accentuée par le toit panoramique en verre. En revanche, Renault a encore des progrès à fournir en qualité des matériaux et en finition pour concurrencer les allemands. Cela dit, il règne à bord un confort et une sérénité... que l'on ne retrouve pas forcément à la conduite. Les alertes sonores et le sélecteur de boîte de vitesses agacent vite, surtout lorsqu'il s'agit d'enclencher la marche arrière.”

**Mélina**



“C'est vraiment un véhicule qui donne envie de prendre la route avec toute sa famille.”

#### L'AVIS DU TAXI

“Je me sens instantanément bien au volant ! J'ai vraiment le sentiment de trôner, d'être au centre de toutes les attentions : c'est très agréable. Je suis aussi bien assis que dans mon salon et j'adore le petit coussin réglable qui vient soutenir les cuisses. Le fait d'avoir surélevé la console centrale entre les sièges avant permet d'avoir tout sous la main et de dégager des espaces de rangement en dessous. L'idée de la boîte à gants-tiroir est excellente aussi, même si celle-ci vient cogner les genoux du passager. Je suis aussi agréablement surpris par la qualité, Renault ne nous avait pas habitués à cela : Bravo ! En revanche, la prise en main du système multimédia me paraît très complexe. Une chose est sûre, l'Espace va faire rêver plus d'un chauffeur de taxi ! À l'arrière, les passagers sont vraiment traités comme des rois !”

**Ghislain**





## BRAUN

### WaterFlex

Prix de vente indicatif : 149 €

Braun propulse le rasage électrique au rang des plus grandes technologies de pointe et combine la performance à l'innovation : une alliance de la technologie et du design pour un confort que la peau du visage n'avait encore jamais expérimenté !

100% étanche jusqu'à 1m de profondeur.

[www.braun.com](http://www.braun.com)



## LACOSTE

### Collection Roland Garros

Prix de vente indicatif : 105 €

Jeu, set & match. Partenaire historique du tournoi, Lacoste propose chaque année une ligne en collaboration avec Roland Garros. Cette année, allures vintage et innovations techniques sont les maîtres mots de la collection.

N° lecteur : 02 46 94 80 09 ou [www.lacoste.com](http://www.lacoste.com)

## ÔBABÀ

### Le drap de plage XXL

Prix : A partir de 39.90 €

Envie de s'évader, de se faire une place au soleil ? Ôbabà dévoile sa nouvelle collection aux dimensions généreuses (Solo, XXL et XXL+, de 1m à 2.30m de large sur 2.15 m de long) et aux couleurs vitaminées.

Idéal, léger et compact, il ne s'envolera pas grâce à ces 4 « piquetas ».

L'accessoire à partager !

[www.obabaparis.com/fr](http://www.obabaparis.com/fr)



## REDSKINS

### Modèle Brian Columbia

Prix de vente indicatif : 365 €

Depuis 25 ans, la marque propose une vision teintée par une certaine Amérique, où l'attitude rock et les grands espaces de ces villes se côtoient. Une veste en cuir nubuk, au croisement du casual et de l'élégance. N° lecteur : 08 10 10 26 26 ou [www.redskins.eu](http://www.redskins.eu)

## ISSEY MIYAKE

### L'eau d'Issey pour homme Oceanic

Prix de vente indicatif : 77.50 € - 100ml

Sur le pont d'un bateau... Le vent de l'océan. Avec cette nouvelle fragrance aux notes marines, c'est l'océan tout entier qui se dilue dans l'air. On se sent neuf, comme réinventé ! N° lecteur : 0800 14 04 12 ou [www.isseymiyakeparfums.com](http://www.isseymiyakeparfums.com)



## ORIS

### Modèle Calobra Day Date Limited Edition II

Prix de vente indicatif : 1800 €

Ce garde-temps en édition limitée adopte un code couleur vert et blanc inspiré des instruments typiques du tableau de bord des sportives des années 60 et 70. Mouvement mécanique automatique, 44mm, boîtier acier, étanche 100m. Existe en bracelet acier. [www.oris.ch](http://www.oris.ch).



## SAMSONITE

### Valise Engenero modèle Spinner/ 55 cm

Prix de vente indicatif : 229 €

Fabriquée avec la technologie révolutionnaire 100% polycarbonate Makrolon, cette valise légère et ultra résistante aux chocs est votre meilleure amie pour vos prochaines escapades. Poids : 2.1 kg. Volume : 34 litres. Format : 39x55x20 cm. Garantie 10 ans. Existe en 4 formats : 62, 69, 75 et 81 cm. [www.samsonite.fr](http://www.samsonite.fr)

→ NÉE EN 2007

L'A4 propose, même à l'heure de la retraite, une ligne élégante qui n'a pas pris une ride.



# Audi A4

Telles les plus grandes stars, rares sont les voitures qui arrivent à rester au top durant toute leur carrière. L'A4 est de cette caste. Mais même les étoiles s'éteignent un jour...

**L**a carrière d'une voiture est une affaire réglée dès la naissance et elle est aussi brève que celle d'une star de téléréalité. An 1 : naissance. Ans 2 et 3 : développement de la gamme, déclinaison des différentes carrosseries (break, coupé, cabriolet, SUV...) et motorisations, histoire de faire grimper la courbe des ventes. An 4 : lifting, remise à niveau pour contrer les jeunettes et éviter le fléchissement des ventes. An 6, bien souvent, c'est la quille ! Pour prolonger le contrat, il faut être de

la trempe d'une Deneuve, pas d'une Loana. L'A4 est de celle-là. La recette du succès ? Des lignes intemporelles, une classe folle, un brin d'arrogance et une remise en question permanente. A priori simples comme ingrédients, encore faut-il bien les mettre en œuvre. Un casse-tête pour un constructeur, d'autant que la phase la plus délicate est en fait d'assurer sa succession ! L'enjeu tétanise. Mais Audi a trouvé la parade : on ne change rien... ou si peu ! Rendez-vous début 2016.



→ FIN DE CARRIÈRE 2015

En huit ans de carrière, l'A4 a connu bien des moteurs. Audi lui a même greffé la dernière génération de diesel Ultra avec catalyseur d'azote !

## Biographie

### SITE DE PRODUCTION

**Ingolstadt**

(Allemagne)

### EXEMPLAIRES VENDUS

**7 269** en France en 2013, contre 10 334 BMW Série 3

### MOTORISATIONS

**Diesel** de 136 à 245 ch

**Essence** de 170 à 272 ch

### MODÈLE

### LE PLUS VENDU

**2.0 TDI**

Sa seconde vie en occasion

### LA MEILLEURE VERSION

**2.0 TDI**

Évidemment, se faire plaisir avec un V6 essence ou diesel est tentant. Mais le 2.0 TDI reste la valeur sûre. Il a été décliné en plusieurs puissances au cours de la vie de l'A4 : 120, 136, 140 et même 150 ch à la fin.

# AU COMPTE-GOUTTES

Parcourir le plus de kilomètres avec un litre de carburant ou un kilowattheure d'électricité: un défi un peu fou relevé par 200 équipes d'étudiants européens à Rotterdam pour la 30<sup>e</sup> édition de l'Éco-marathon Shell.

Par Christophe Bourgeois Photos Amaury Cibot

L'anecdote résume à elle seule l'esprit de l'Éco-marathon Shell: l'entraide et le système D. "À quelques jours du départ, nous nous sommes aperçus qu'aucun des étudiants participant ne pouvait louer une camionnette pour se rendre à Rotterdam, car pas un seul n'avait 21 ans!", raconte Jean-Luc Brichard, l'enseignant qui encadre les quatre étudiants de l'IUT GMP de Toulouse, au bord de la piste, chrono à la main. "Il a fallu aller chercher à la dernière minute un étudiant redoublant." Mathis s'est laissé embarquer dans l'aventure et a conduit la camionnette louée par un des oncles des participants. Direction Rotterdam, à plus de 1 100 km de Toulouse, avec les trois concepteurs de la CATI2, Romain, Florian et Thomas. Derrière la camionnette, une remorque prêtée aussi par la famille avec, dessus, une année de travail acharné. Le professeur, accompagné de sa femme, a suivi en camping-car.

La débrouille ensuite. Faute de moyens, l'équipe a repris la base de l'année dernière.

Mais en y apportant de profondes modifications. La voiture a représenté plus de 600 heures de travail. "On a pris un monocylindre diesel Yanmar de 211 cm<sup>3</sup>, un moteur de pompe à eau, explique l'enseignant. Nous voulions faire une hybride, mais nous n'avons pas eu le temps." Les élèves ont ensuite tout conçu: la carrosserie en carbone "dessinée comme une aile d'avion" à partir de matériaux qui traînaient dans l'école, les liaisons au sol, etc. "La porte s'ouvre grâce à des charnières de piano et la poignée est en fait une tirette de porte de placard de camping-car", décrit Thomas. Pour être le plus léger possible, le fond est composé de barquettes en aluminium pour les pâtes. Système D, vous avez dit?

Au contrôle technique – qui permet de voir si les engins sont conformes au règlement –, on découvre une colonne de direction faite avec un balai, une bouteille de soda transformée en réservoir de liquide de refroidissement ou encore des panneaux de contreplaqué en guise

→

L'Éco-marathon Shell est une vraie compétition avec drapeaux, commissaires de course et règlement très strict.



Dans l'habitacle de ces drôles d'engins, la température peut grimper jusqu'à 45°C!



Pour de nombreux étudiants, l'Éco-marathon Shell s'inscrit dans le projet d'étude de fin d'année.



Une voiture doit rouler, freiner et tourner. Pour le design, c'est autre chose. On rechercha avant tout l'aérodynamisme.



Les engins de la catégorie Urban Concept doivent ressembler le plus possible à une voiture de série. Il y a de l'idée, non ?

Dix tours de 1,6 km à faire en moins de 39 minutes. Le but ? Consommer le moins d'énergie possible.



Le circuit a été aménagé spécialement pour l'épreuve sur un immense parking du Parc des expositions de Rotterdam.



La n° 514 de l'IUT de Toulouse a nécessité plus de 600 heures de travail.



Dernières instructions au pilote avant l'épreuve.



**Et, niveau confort? La plupart des pilotes sont coincés dans le cockpit, pouvant seulement tourner le volant et appuyer sur les pédales.**

de carrosserie... Ce qui surprend le plus ici, c'est l'ingéniosité déployée. Avec un cahier des charges identique, il existe autant de solutions que de participants. Mais, comme en compétition, c'est l'argent qui fait la différence. Pour l'IUT de Toulouse, le budget était de seulement 1 000 € pour fabriquer la voiture. Déri-soire par rapport aux sommes engagées par d'autres écoles, comme La Joliverie à Nantes, qui détient plusieurs records à l'Éco-marathon Shell et qui a dépensé plus de 3 000 € rien que pour le déplacement. "Nous avons conscience que nous avons beaucoup de chance d'avoir les moyens", constate Alexandre, 21 ans, étudiant en génie électrique à Polytech Nantes, admiratif des prouesses d'autres écoles moins fortunées.

#### DES FILLES COMME PILOTES

Cette compétition est surtout l'occasion pour ces futurs techniciens ou ingénieurs de développer d'autres compétences. "Nous fonctionnons comme une petite entreprise, avec un projet et un budget, le tout en équipe", raconte Gwendoline, 22 ans, étudiante à Polytech. La queue avant de passer devant les commissaires de course ne cesse de s'allonger. Heureusement, il ne fait pas trop chaud. Une chance pour les pilotes, surtout pour ceux qui courrent en prototype (voir encadré ci-contre). Ce sont souvent des filles. Question de poids. Elles sont allongées, ne pouvant à peine bouger, les fesses à quelques centimètres du sol. L'aérodynamisme demande des sacrifices. "Il ne faut surtout pas être claustro", lance l'un des jeunes au bord de la piste. Dans les habitacles, la température peut monter jusqu'à 45°C. Caisses à savon, engins futuristes, en plexiglas, en bois, en toile, décorés par des dessins d'enfants comme la voiture de formation de Drancy (93), du moment que ça a des roues et que ça roule et "que ça tourne et ça freine", comme aiment le rappeler les organisateurs, tout circule. Avec un seul but. Faire le plus de kilomètres avec le moins d'énergie possible. L'intelligence, elle, est sans limite.



### LES RÉSULTATS

#### Catégorie Prototype:

- **2551,8 km/l** au GNV (École de la Joliverie – Nantes)
- **2308,3 km/l** à l'essence (Centre de formation technique d'Airbus Helicopters)
- **1496,4 km/l** à l'éthanol (Université Miguel-Hernandez d'Elx – Espagne)
- **1322,1 km/l** au gazole (IUT de Valenciennes)
- **1227,5 km/m<sup>3</sup>** à l'hydrogène (Université de technologie de Delft – Pays-Bas)
- **863,1 km/kWh** avec des batteries (Université technique de Munich)

#### Catégorie Urban Concept:

- **665 km/l** à l'éthanol (Université technique du Danemark)
- **517,3 km/l** à l'essence (Lycée Louis-Delage – Cognac)
- **372 km/m<sup>3</sup>** à l'hydrogène (Polytech – Nantes)
- **308 km/kWh** avec des batteries (ISEN Toulon)

La n° 101 de l'École de la Joliverie à Nantes, fonctionnant au GNV, a été la voiture la plus sobre de la compétition.



Pause avant d'aller en piste. Les nuits sont courtes car il faut sans cesse réparer ou améliorer la voiture.



# UNE PREMIÈRE CHARGÉE DE



SAM BLOXHAM/LAT/FORMULE E

Attendu avec curiosité, le championnat de Formule électrique a globalement réussi son examen de passage. Premier bilan, à la veille de l'ultime rendez-vous de la saison 2014-2015, ce week-end à Londres.

Par François Dauré

**A**nnoncé par la Fédération internationale de l'automobile à grand renfort de tambours et trompettes, le premier championnat de monoplaces électriques avait suscité des réactions mitigées. Mais, neuf mois après sa naissance (e-Prix de Pékin, le 13 septembre 2014), le bébé se porte plutôt bien.

## SPORTIVEMENT D'ABORD

Des dépassements, des rebondissements, des crashes... les ingrédients du spectacle souhaité par les organisateurs n'ont pas manqué. Au moins pendant la première moitié de la saison. En guise d'entrée en matière, l'accrochage entre Nicolas Prost et Nick Heidfeld, au dernier virage du dernier tour, à Pékin, fut un élément promotionnel fort: les images d'Heidfeld achevant son vol plané à l'envers, dans un mur de pneus, ont fait le tour du monde. Heureusement, la Formule E n'a pas offert que cela. Bien entendu, tout n'est pas parfait. Visuellement, les voitures ne paraissent pas très rapides, si on garde en tête l'impression laissée par les F1 ou les prototypes du Mans. Néanmoins, les



25 000 spectateurs à Monaco, comme sur presque toutes les courses et des empoignades serrées en piste (ici Buemi devant di Grassi). Une première réussite pour la FE.

# SAISON PROMESSES



JED LEICESTER/LAT/FORMULE E



circuits utilisés, plutôt sinueux, atténuent ce défaut. Autre indice de satisfaction, la qualité du plateau au niveau des pilotes, en majorité issus de la F1 : Jean-Éric Vergne, Jarno Trulli, Nelson Piquet Jr, Sébastien Buemi, Nick Heidfeld, Bruno Senna, Lucas di Grassi, Jérôme d'Ambrosio... Lesquels, comme Jean-Éric Vergne, soulignent leur plaisir au volant de ces machines : *“Elles ne roulent pas extrêmement vite, mais en fait, il n'y a pas vraiment besoin de beaucoup plus de puissance. Les circuits sont tracés en ville et donc peu rapides naturellement. Comme les voitures sont assez lourdes, elles imposent plus d'efforts et, finalement, elles sont plaisantes à conduire.”*

## TECHNIQUEMENT, ENSUITE

Les organisateurs redoutaient une litanie d'abandons sur panne d'énergie, de batterie, de moteur électrique... Mais les différents maîtres d'œuvre – Williams, McLaren, Renault pour les composants du propulseur et Spark Technologies pour la construction et l'assemblage des monoplaces – ont travaillé efficacement. Hormis la course inaugurale, très peu de pannes ont immobilisé les Formule E. Alain Prost, copropriétaire de l'équipe française e.dams Renault avec son ami Jean-Paul Driot – en tête du championnat des teams avant la dernière manche – ne cache pas son enthousiasme : *“Les interrogations que nous avions, sur la fiabilité des voitures et l'intérêt des courses, ont été balayées. Le championnat a eu beaucoup d'écho dans les médias et le public a répondu présent. Le démarrage a été réussi, maintenant il faut pérenniser ce succès.”* Cela passe par des évolutions, et certaines s'appliqueront dès la saison 2015-2016. Les voitures disposeront ainsi d'une puissance augmentée à 230 ch en course (200 cette année). Par ailleurs, les équipes pourront élaborer elles-mêmes

leurs groupes propulseurs et leurs boîtes de vitesses, devenant ainsi constructeurs. Enfin, de nouvelles villes vont organiser des courses de Formule E, Mexico et, en principe, Paris (en avril 2016), qui intègre le calendrier.

## LE FORMAT

Les événements Formule E regroupent tout sur une seule journée, le samedi (à l'exception de Londres, comportant deux courses sur deux jours), essais libres, qualifications et course s'enchaînant entre 9 heures le matin et 17 heures. Le tout en centre-ville. Un principe qui fonctionne bien, malgré un temps mort entre qualifications et course. Le succès populaire, aux États-Unis, à Monaco, à Berlin entre autres, en a prouvé le bien-fondé.

## LA CIBLE JEUNE

Visée clairement par les campagnes de promotion et par la forte orientation sur les réseaux sociaux, cette clientèle potentielle n'a pas encore totalement mordu à l'hameçon. Sur Facebook, la Formule E comptabilise un peu moins de 140 000 likes et, sur Twitter, 65 500 followers. Loin des chiffres de la F1 (plus de 3 millions de likes et 1,3 million de followers), mais la FE a moins d'un an d'existence et ne peut que gagner du soutien.

Une ombre plane toutefois sur ce tableau : l'absence des marques iconiques des nouvelles technologies (Google, Apple, Intel, Oracle, Yahoo...), aussi bien parmi les sponsors que dans les animations autour des événements. Un axe sur lequel travaillent forcément les organisateurs du championnat comme les équipes, et qui permettrait d'assurer la viabilité de son modèle économique à long terme. Mais déjà, le présent est chargé de promesses.

La Formule E au cœur des grandes villes du monde, ici sur la place Rouge, à Moscou. Un principe séduisant.



ADAM WARNER/LAT/FORMULE E



Jean-Paul Driot et Alain Prost (propriétaires de e.dams Renault), avec la coupe du team vainqueur à Monaco, devant Jean Todt, jouent le titre à Londres.

Brillante en Indycar, la Suisse Simona de Silvestro fera équipe avec Jean-Éric Vergne, à Londres, dans le team Andretti.

SUTTON/PANORAMIC



ADAM WARNER/LAT/FORMULE E



“Les voitures imposent plus d’efforts physiques [que les F1] et elles sont plaisantes à conduire.”

**Jean-Éric Vergne, l’ex-pilote Toro Rosso en F1 est conquis par la FE.**

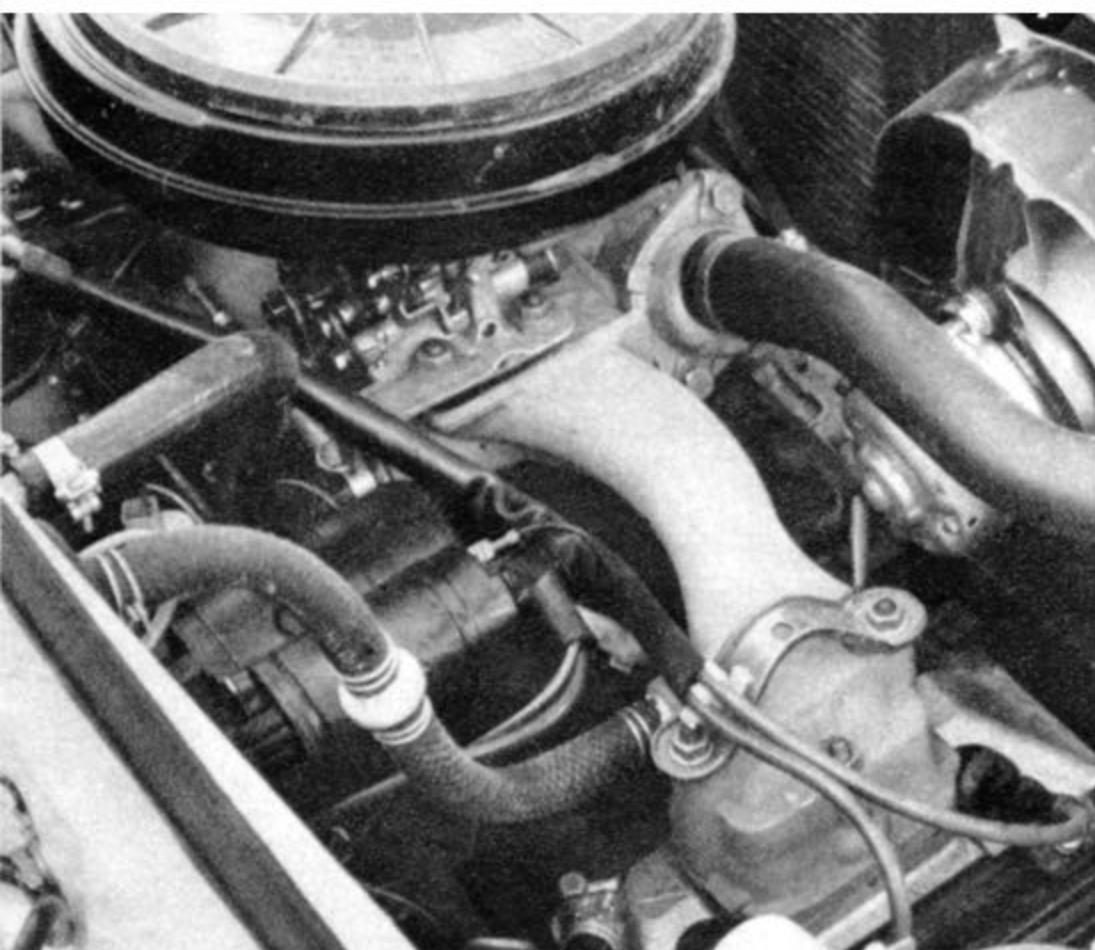


*En 1977, L'Auto-Journal essayait*

# L'ALFASUD COUPÉ SPRINT

Durant les années 70-80, Alfa Romeo gâte ses clients, en leur proposant un Spider, mais aussi un grand coupé GTV, ainsi qu'un coupé de taille plus modeste, dérivé de l'Alfasud. C'est la talentueuse Sprint, jolie et plutôt douée dans bien des domaines...

**Par** Bernard Carat (1977) / Thomas Riaud (2015)



Ce 4 cylindres 1.3 à plat dispose de deux arbres à cames en tête et développe 76 ch DIN à 6000 tr/mn !



La Sprint est dotée d'un arrière taillé à la serpe, au dessin pour le moins radical.



## Extraits...

“Les Alfasud forment une génération à part au sein de la grande famille Alfa Romeo. Toutefois, les traditions du clan milanais ont été maintenues à Naples, ce qui nous vaut un coupé Sprint, d'allure encore plus sportive que l'Alfasud TI.”

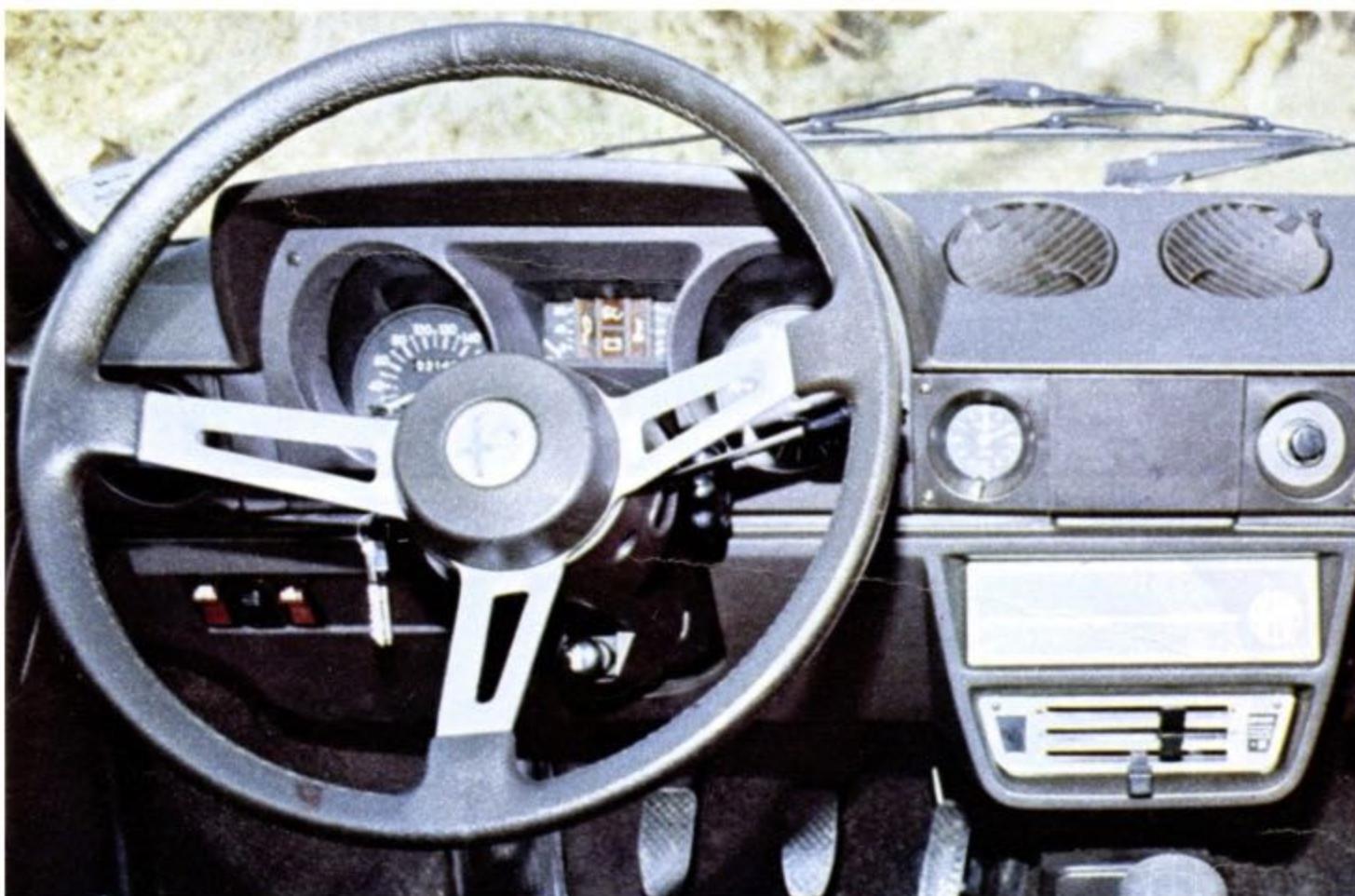
“Comme pour les Alfetta, la Sprint dispose d'une carrosserie spéciale dessinée par Giugiaro, et celui-ci, tout en restant fidèle à son style, a su lui donner une personnalité propre.”

“Au volant de la Sprint, on retrouve un plaisir trop souvent oublié en raison des innombrables tracasseries qui s'abattent sur l'automobile : la joie de conduire une voiture vive, jeune et sûre.”

“Le moteur alimenté par un carburateur double corps inversé fournit 76 ch à 6 000 tr/mn, mais on a surtout recherché la puissance à régime moyen, ce qui est maintenant plus important que la vitesse de pointe.”

“La longueur hors-tout de la Sprint ne dépasse pas 4,02 m, ce qui facilite les manœuvres en ville. La carrosserie possède une lunette arrière ouvrante formant un hayon, mais la banquette arrière n'est pas repliable.”

“Les places arrière sont réelles mais réservées à des personnes de taille modeste.”



Ce tableau de bord déçoit par sa finition "grande série", mais il est complet et assez ergonomique.



De série, la Sprint est équipée d'un réglage en hauteur du volant.



Le levier de vitesses (boîte à 5 rapports) bénéficie d'un guidage sans faille.



Le coffre dispose d'un cache-bagages souple qui se roule comme un store.



La roue de secours est "enterrée" au fond du coffre, sous un tapis de sol.

## Extraits...

### QUALITÉS

#### TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

"La Sprint, comme toutes les Alfasud, est particulièrement sûre.

Le centre de gravité ayant été encore abaissé, la tenue de route est réellement exemplaire sur tous les revêtements, en ligne droite, en courbe et en virage.

#### FREINAGE EFFICACE

"Le freinage à quatre disques a gardé sa puissance d'équilibre et d'efficacité.

L'effort à la pédale est peu élevé, grâce à l'assistance."

#### FAIBLE CONSOMMATION

"Comme il fallait s'y attendre, les consommations sont particulièrement basses sur toutes les plages d'utilisation. À 75 km/h de moyenne, la dépense n'a pas dépassé 6,7 l."

### DÉFAUTS

#### SUSPENSION FERME

"La suspension n'a pas évolué par rapport aux modèles précédents, c'est-à-dire qu'elle manque un peu de débattement, inconvénient compensé par un amortissement rapide et puissant."

#### BRAQUAGE INSUFFISANT

"Cette stabilité est servie par une direction très précise pour la conduite rapide, n'ayant que le défaut d'un rayon de braquage un peu trop grand."

#### DU BRUIT À GRANDE VITESSE

"Sans être vraiment gênant, le niveau sonore nous a paru plus élevé que sur les berlines, et ce, au niveau du moteur. Jusqu'à 130 km/h, le bruit n'est pas trop fort, mais au-delà de cette allure, l'échappement devient un peu trop sonore."



Sans être symboliques, les places arrière ne pourront convenir qu'à des enfants ou des adultes de taille moyenne.



Les places avant sont vastes et confortables, parfaites pour envisager de longs voyages.



“Avec la Sprint, les amateurs de coupé pourront s'offrir la voiture de leurs rêves sans faire de folies financières.”

## Extraits...

“À l'avant, l'habitabilité est très satisfaisante pour deux personnes et, grâce au recul des sièges, chacun pourra trouver la meilleure position de conduite. Le volant réglable facilite les choses et la garde au toit est suffisante.”

“La présentation et la finition sont dignes de la grande série et non pas d'une carrosserie spéciale. Toutefois, le tableau de bord est bien disposé devant le conducteur, et très complet.”

“La boîte à gants est assez vaste et toutes les commandes sont regroupées sous le volant sur deux commodos. Cette disposition nous paraît tout à fait rationnelle.”

“Le coffre offre une bonne capacité mais la roue de secours est difficilement accessible puisqu'elle est logée à plat, au fond. La soute à bagages ne peut être atteinte qu'en franchissant un seuil très haut.”

“La carrosserie a été bien dessinée et conçue avec soin, aussi bien pour l'habitabilité que pour la visibilité ou même la capacité du coffre.”

## Vu d'aujourd'hui

Alfa Romeo n'est pas un constructeur généraliste comme les autres. C'est une marque qui s'adresse à des passionnés de *“bella machina”*, en proposant des autos au style léché, animées par des moteurs communicatifs. Après le duo GTV-Sprint, Alfa Romeo a récidivé il n'y a pas si longtemps en alignant dans ses show-rooms l'exclusive Brera et la plus abordable GT, dérivée de la 147. Désormais, charge à l'unique et radical 4C Coupé/Spider de continuer à faire battre le *“cœur sportif”* des tifosi...

# ABONNEZ-VOUS À *l'auto-journal* ET SES GUIDES



## STOP AUX PANNEES DE BATTERIE !

Cette batterie externe est compatible et recharge n'importe quel téléphone portable ou tablette. Facile à transporter, elle est idéale pour les longues journées ! Poids : 78 g. Taille : 95 X 21 X 21 mm. Livré avec un câble USB (chargeur universel)

SOIT  
**44 %**  
DE RÉDUCTION

## L'AUTO-JOURNAL

25 n° dont 1 n° double et le Spécial Salon  
(Valeur 91,99€)

## 5 GUIDES

L'Auto-Journal évasion & 4x4  
+ Le guide de l'Auto-Journal  
(Valeur 29,75€)

## LA BATTERIE PORTABLE

(Valeur 20€)

**79€**

AU LIEU DE ~~141,74€~~

## MES AVANTAGES ABONNÉS

- 1/ Je reçois mon magazine chez moi
- 2/ J'accède gratuitement à la version numérique identique à la version papier
- 3/ Je bénéficie d'un tarif privilégié en tant que fidèle lecteur

Et abonnez-vous aussi sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



## BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer à :  
AUTO-JOURNAL ABONNEMENTS - CS 50273 - 27092 EVREUX CEDEX 9

- Oui, je profite de l'offre d'abonnement 1 an 25 n° + 5 guides + la batterie portable pour 79 € seulement (790592)
- Je m'abonne à l'Auto-Journal (1 an - 25 n°) + la batterie portable au prix de 65 €. (790600)
- Je m'abonne à l'Auto-Journal (1 an - 25 n°) pour 64 €. (790618)
- Je commande seulement la batterie portable au prix de 20 € (ref 24201147). (654400)

Nom :  Prénom :

Adresse :

Complément d'adresse (Résidence, lieu-dit, bâtiment...) :

Code postal :  Ville :  E-mail :

Tel :  Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrons vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement

Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous

Date et signature obligatoires

### Mode de règlement :

- Je joins mon règlement à l'ordre de l'Auto-Journal par chèque bancaire ou postal.
- Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n°

Date de validité :   Pour plus de sécurité, merci d'indiquer les 3 derniers chiffres

du numéro inscrit au dos de votre carte, près de la signature (cryptogramme)

\*Prix public et prix de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 30/09/2015 et dans la limite des stocks disponibles. Je peux acquérir séparément 23 n° de l'Auto Journal au prix de 3,50 €, le n° double à 4,50 € et le Spécial Salon au prix de 6,99 €. La batterie portable vous sera adressée dans un délai de 4 à 6 semaines après réception de votre règlement. En cas de rupture de stock, un produit d'une valeur similaire vous sera proposé. Vous disposez du droit de rétractation de 7 jours ouvrés pour la batterie portable. Vous ne disposez pas de ce droit pour l'abonnement au magazine. Conformément à la loi "Informatique et libertés" n° 78-17 du 6 janvier 1978, cette opération donne lieu à la collecte de données personnelles pour les besoins de l'opération ainsi qu'à des fins de marketing direct. Ces informations sont nécessaires pour le traitement de votre commande. Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant ainsi que votre droit d'opposition, en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Vous êtes susceptible de recevoir des propositions commerciales de notre société pour des produits et services. Si vous ne le souhaitez pas, veuillez cocher la case ci-contre



L'OPTION CLASSIQUE

**Peugeot 208**

Tout juste restylé, mais il est vrai que cela ne se voit pas beaucoup, le best-seller du Lion en a surtout profité pour faire le ménage sous son capot. Du coup, la 208 profite de l'un des meilleurs moteurs essence du moment avec le 3 cylindres turbo PureTech associé ici à la finition pseudo-sportive GT Line.



L'OPTION DÉCALÉE

**Nissan Juke**

Bouille inimitable, sensations de conduite sympathiques, le petit crossover nippon offre la garantie de ne jamais passer inaperçu et de ne pas avoir la voiture de M. Tout-le-Monde. Performant mais assez bruyant, son diesel dCi 110 ch ravit par sa sobriété.

WILLIAM CROZES

Avec Par Pierre Lefebvre  
20 000 €,  
OSEZ...

JÉRÔME LEJEUNE



L'OPTION TENDANCE

**DS 3 cabrio**

À défaut de donner la sensation d'être à bord d'un vrai cabriolet, la toile coulissante de la DS 3 Cabrio permet de profiter du moindre rayon de soleil. Mais à ce tarif, il faut se contenter d'un VTi 82 ch modeste et d'un équipement offrant le minimum acceptable.



L'OPTION FAMILLE

**Citroën C3 Picasso**

Pouvoir embarquer toute la famille en vacances, tout en étant facile à garer le reste de l'année, le petit monospace compact C3 Picasso sait faire. Plus confortable qu'enenthousiasmant à conduire, il profite depuis peu d'une gamme de moteurs revisitée. Du coup, le choisir en essence PureTech 110 ch plutôt qu'en BlueHDI 100 ch n'est pas forcément une mauvaise idée.

EN RÉSUMÉ

	CONDUITE / DIMENS. / TECHNIQUE / BUDGET
Prix (à partir de)	
Bonus/malus	
Conso. moyenne	4,5 l/100 km*
Puissance maxi	110 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1500 tr/mn
Type moteur	3 cyl., turbo essence
L/l/h/empattement	3,96 / 1,74 / 1,46 / 2,54 m
Coffre	285 dm <sup>3</sup>
1000 m d. a.	NC
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup>	NC

Classique	Décalée	Tendance	Famille
PEUGEOT 208 PURETECH 110 ch GT LINE	NISSAN JUKE DCi 110 ch VISIA PACK	DS 3 CABRIO VTI 82 ch BE CHIC	CITROËN C3 PICASSO PURETECH 110 ch CONFORT
20 550 €	19 550 €	20 450 €	19 350 €
0 €	0 €	0 €	0 €
4,5 l/100 km*	6,1 l/100 km*	6,6 l/100 km	7 l/100 km
110 ch à 5500 tr/mn	110 ch à 4000 tr/mn	82 ch à 5750 tr/mn	110 ch à 5500 tr/mn
205 Nm à 1500 tr/mn	260 Nm à 1750 tr/mn	118 Nm à 2750 tr/mn	205 Nm à 1500 tr/mn
3 cyl., turbo essence	4 cyl., turbo diesel	3 cyl., essence	3 cyl., turbo essence
3,96 / 1,74 / 1,46 / 2,54 m	4,14 / 1,77 / 1,57 / 2,53 m	3,95 / 1,72 / 1,46 / 2,46 m	4,10 / 1,77 / 1,63 / 2,54 m
285 dm <sup>3</sup>	368 dm <sup>3</sup>	245 dm <sup>3</sup>	de 385 à 500 dm <sup>3</sup>
NC	34,4 s	35,9 s	33,2 s
NC	11,6 s	16,4 s	13 s

\*Données constructeur

# VOS AUTOS

## ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ SUBARU

“En août, je suis parti au Portugal avec une Subaru XV diesel presque neuve. Une panne a immobilisé mon véhicule.

Mondial Assistance, sous-traitant de Subaru assistance, a été en dessous de tout (prêt d'une auto avec laquelle il n'était pas possible de franchir la frontière pour rentrer, et on nous a demandé des sommes folles) !

Heureusement, le garage Stradale Subaru à Mérignac (33) a pris en charge l'affaire : prêt d'un véhicule durant la réparation (7 semaines), et proposition pour un échange de voiture !

Depuis, je roule avec une Subaru XV essence à boîte auto et c'est un vrai régal.”

Michel Galiay

## Benoît de La Rue nous parle de sa PEUGEOT 308 HDI 110 ch BMP6

Achetée neuve à l'été 2011

73 000 km parcourus



“Les palettes au volant permettent de compenser la lenteur de la boîte dans certaines circonstances, en particulier lors des déplacements en montagne. La consommation moyenne est de 5,2 l aux 100 km. Comme je vis en région montagneuse, la durée de vie d'un train de pneus ne dépasse pas 10 000 km dans le meilleur des cas. Le gros défaut de cette voiture est la fragilité des éléments de carrosserie en plastique qui n'assurent aucune protection. En revanche, mécanique et confort sont sans reproche.”

Cette rubrique est la vôtre. Tous les 15 jours, *L'Auto-Journal* présente les voitures de ses lecteurs. L'occasion de partager votre expérience d'automobiliste : les joies, les déceptions, les surprises... **Tous les événements vécus avec votre voiture ont leur place ici !**

## Thierry Dumont nous parle de sa TESLA MODEL S (85 kWh)

Achetée neuve en septembre 2013

23 600 km parcourus, conso. moyenne : environ 20 € d'électricité par mois

### SES PANNES

Poignée de porte bloquée (prise en charge sous garantie).  
Écran tactile bloqué (prise en charge sous garantie).



“Aucun regret depuis cet achat, et je ne pense pas que je repasserai à une voiture thermique après ma Tesla.”

“En mars 2014, avec ma compagne, j'ai été chercher la voiture à Paris et nous sommes revenus à Nice en trois jours. J'ai eu deux petits incidents, rapidement résolus. L'auto est reliée à internet : l'assistance peut tout vérifier à distance et résoudre de nombreux problèmes. Depuis l'achat, je n'ai eu aucune dépense sauf l'électricité quand je recharge la voiture à mon domicile. C'est une auto extraordinaire à conduire, silencieuse, avec des reprises jubilatoires, une tenue de route bluffante pour son poids, confortable et spacieuse (avec deux grands coffres, devant et derrière) : une vraie réussite.”

## Sa ligne de vie

J'en ai trop envie.

Ça y est, j'ai payé les 5 000 \$ d'acompte !

80%

Je suis à Paris, pour la livraison de la voiture. **Plaisir maximum, avec un peu d'appréhension** après quarante-huit ans de conduite de voitures thermiques.

90%

Voyage en Dordogne depuis Nice, **la galère pour recharger : 4 à 5 heures dans les parkings Ikea ou Leclerc (60 km par heure de charge) !**

40%

Première recharge sur un superchargeur Tesla : **480 km par heure de charge, moins de 45 minutes pour une charge complète. Et c'est gratuit !**

100%

Après 15 000 km parcourus, mon enthousiasme est intact. Mon seul regret : je n'ai pas encore croisé de Tesla en PACA.

90%

En (%), l'indice de satisfaction

Septembre 2013

19 mars 2014

Juillet 2014

22 juillet 2014

Janvier 2015



### aj L'avis de Brice Perrin

Je suis un fan de la première heure de Tesla, de la Model S, et du réseau de superchargeurs. Je ne peux donc que partager l'enthousiasme de Thierry. Mais Tesla doit améliorer la finition de ses modèles, corriger les bugs de jeunesse et se doter d'un véritable réseau pour tutoyer la perfection.

## Vos autos nous intéressent

Vous souhaitez témoigner ? Envoyez un mail à [brice.perrin@mondadori.fr](mailto:brice.perrin@mondadori.fr)



# Le chef des essais VOUS RÉPOND...

Par Guy L'Hospital et Thierry Emptas



Peugeot 308

## BVA ET 1.6 THP SUR 308

Je suis intéressé par la Peugeot 308 1.2 PureTech 130 ch avec boîte EAT6, mais je me demande si une telle boîte ne devrait pas aussi être disponible prochainement avec le moteur 1.6 THP 165 ch qui est proposé sur la nouvelle Peugeot 508. Le moteur 1.6 THP a tout récemment disparu du catalogue de la 308... en toute discréetion. Avez-vous des informations ? *Pascal Personne e-mail*

Pour l'instant, le moteur 1.6 THP est proposé sur la finition GT. Il est associé uniquement à la boîte manuelle et sa puissance atteint 205 ch. Même si cela ne constitue pas le cœur des ventes, il est fort probable que Peugeot prévoit une version automatique de 165 ch, ne serait-ce que pour remplacer l'ancien moteur 1.6 THP 150 ch.

## BMW Z3, MÉCA OU AUTO ?

J'envisage d'acquérir un Coupé BMW Z3 3.0. Quelle boîte de vitesses me conseillez-vous ? Manuelle ou automatique ? *Frédéric Biétry*.

Premièrement, c'est le bon moteur, plus sportif que le 28i et moins radical que le M. Je vous conseillerais de choisir une boîte manuelle, les transmissions automatiques de l'époque (celles de BMW certes un peu moins que les autres) n'étaient pas aussi réactives et plaisantes à l'usage que celles d'aujourd'hui. Deuxièmement, la surconsommation est relativement importante.



Lancia Voyager

## QUEL MONOSPACE 7 PLACES ?

Concernant les monospaces qui peuvent accueillir jusqu'à 7 personnes, quels sont ceux qui présentent la garde au toit la plus importante au niveau de la 3<sup>e</sup> rangée de sièges ? De même, quels sont ceux qui ont le plus grand coffre lorsque tous les sièges sont utilisés ? *Jean-Charles Cacheux*

Nous n'avons pas encore effectué toutes les mesures sur les dernières nouveautés : Renault Espace, Ford S-MAX. Aucun des deux ne propose une garde au toit importante. Il vous faudra sans doute attendre la commercialisation du Ford Galaxy, ou vous tourner vers un modèle d'occasion, pour profiter à la fois d'une bonne garde au toit et d'un grand coffre. Mes propositions : Lancia Voyager, Volkswagen Sharan, Ford Galaxy ou, plus utilitaire mais sans concurrence, Mercedes Vito.



Publicité

Offrez-vous une expérience de pilotage unique : profitez de 10% de réduction sur le site [wonderbox.fr](http://wonderbox.fr)

**Wonderbox**  
Réalisateur de rêves

Pour en profiter, rendez-vous sur [visa.fr](http://visa.fr)



# Quelle Mazda2 choisir ?

Par Pascal Richard Photos Arnaud Saunier

La gamme Mazda est sans doute l'une des plus jeunes et des plus sexy du marché, et ce n'est pas la nouvelle Mazda2 qui va inverser la tendance !

Qu'il est loin le temps où la Mazda2 – qui s'appelait encore Mazda 121 – n'était qu'un clone maladroit de la Ford Fiesta. Le géant américain détenait alors plus de 30 % de la marque nipponne qui, depuis 2008, a retrouvé son indépendance... et son imagination. Pimpantes, dotées d'un physique avenant et de qualités routières nettement au-dessus de la moyenne, les nouvelles Mazda ne manquent pas de talent. Reste à savoir si la benjamine de la gamme, la Mazda2, suit cette tendance. Sur le papier, l'affaire semble bien engagée. Côté style, sa parenté avec sa grande sœur la Mazda3 est évidente, on retrouve donc une face avant assez agressive tandis que les flancs sont décorés par des plis de tôle. On notera au passage que la petite Mazda n'est disponible qu'en 5 portes. À l'aise en ville, la Mazda2 propose, à l'instar des références de la catégorie que sont la Peugeot 208, la Renault Clio et la Volkswagen Polo, une bonne polyvalence d'utilisation. Elle s'appuie pour cela sur ses qualités dynamiques et des mécaniques suffisamment puissantes tant en essence (75, 90 et 115 ch), qu'en diesel (105 ch). Reste à trouver, dans cette gamme qui s'articule autour de quatre finitions, la version la plus convaincante.

## LA GAMME

Moteurs/Prix	Harmonie	Élégance	Dynamique	Sélection	Bonus/ malus écologique
Diesel					
1.5 Skyactiv-D 105 ch	–	18 350 €	19 400 €	20 800 €	0 €
Essence					
1.5 Skyactiv-G 75 ch	14 450 €	–	–	–	–
1.5 Skyactiv-G 90 ch	–	16 350 €	17 400 €	18 800 €	0 €
1.5 Skyactiv-G 90 ch Auto	–	17 950 €	19 000 €	20 400 €	0 €
1.5 Skyactiv-G 115 ch	–	–	–	19 750 €	0 €

NB : la Mazda2 n'existe qu'en version 5 portes



Une belle polyvalence d'utilisation, une réelle sobriété et un prix attractif, le 1.5 essence 90 ch a tout pour plaire.





## LES MOTEURS

### DIESEL

#### 1.5 Skyactiv-D 105 ch

Un seul diesel au programme mais avec une carte de visite alléchante. Ainsi, comme son grand frère le 2,2 l de 150 ch que l'on trouve notamment sous le capot des Mazda3 et 6, ce 1 500 cm<sup>3</sup> fonctionne avec un taux de compression très bas pour un diesel (14,8:1 contre 20:1 en moyenne). Cette caractéristique lui procure de très bons résultats en matière de combustion des oxydes d'azote, un bon point pour limiter les émissions polluantes. À noter que l'utilisation d'un turbo à géométrie variable permet d'avoir une valeur de couple stable (220 Nm) de 1 400 à 3 200 tr/mn, ce qui est un gage de souplesse et donc d'agrément d'utilisation.

### ESSENCE

#### 1.5 Skyactiv-G 75 ch

Ce bloc manque un peu d'allonge pour affronter les longs parcours. En revanche,

si vous vous en tenez à une utilisation urbaine, il fera l'affaire.

#### 1.5 Skyactiv-G 90 ch

Voilà une proposition mécanique qui semble équilibrée. En effet, avec 90 ch et une valeur de couple correcte (148 Nm), ce moteur revendique des prestations tout à fait honorables lors des relances. L'injection directe et l'admission variable dont il est équipé lui garantissent également de bons résultats en termes de consommation.

#### 1.5 Skyactiv-G 115 ch

Un peu plus de chevaux mais au final pas vraiment de différence côté chrono puisqu'en reprise, cette version ne fait guère mieux que le 90 ch, sauf en accélération. Pas plus généreux que le précédent côté couple, ce bloc affiche, grâce à sa boîte à 6 rapports, une sobriété comparable à celle de la version 90 ch.

## LES TRANSMISSIONS

### MANUELLE

Sur les versions essence 75 et 90 ch, on trouve une boîte à 5 vitesses tandis que les modèles 115 ch et diesel 105 ch ont droit à un sixième rapport. À l'usage, ces deux transmissions proposent une commande particulièrement plaisante. Heureusement du reste car l'étagement est, d'une manière générale, un peu long.

### AUTOMATIQUE

Pour l'heure, seule la version essence 90 ch peut être équipée d'une transmission automatique. Il s'agit d'une boîte classique à 6 rapports qui, si vous faites majoritairement de la ville, vous apportera beaucoup en matière d'agrément de conduite. Reste que le surcoût demandé, 1 600 €, a de quoi faire réfléchir.

Dimensions (Longueur/largeur/hauteur/empattement) : 4,06 / 1,69 / 1,49 / 2,57 m

#### MOTEURS DIESEL

#### 1.5 Skyactiv-D 105 ch\*

Puissance maxi (ch à tr/mn) 105 à 4 000  
Couple maxi (Nm à tr/mn) 220 à 1 400

#### Performances

Vitesse maxi (km/h) 178  
Accélération 0-100 km/h (s) 10,1  
Reprise 90-130 km/h en 4<sup>e</sup> (s) NC

#### Budget

Consommation moyenne (l/100 km) 3,4

#### MOTEURS ESSENCE

#### 1.5 Skyactiv-G 75 ch\*

#### 1.5 Skyactiv-G 90 ch

#### 1.5 Skyactiv-G 115 ch

Puissance maxi (ch à tr/mn) 75 à 6 000 90 à 6 000 115 à 6 000  
Couple maxi (Nm à tr/mn) 135 à 3 800 148 à 4 000 148 à 4 000

#### Performances

Vitesse maxi (km/h) 171 168 (171) 174  
Accélération 0-100 km/h (s) 12,1 11,1 (11,6) 9,5  
Reprise 90-130 en 4<sup>e</sup> (s) NC 10,1 (12,6) 10,1

#### Budget

Consommation moyenne (l/100 km) 4,7 6 (6,5) 5,9

\*Données constructeur. ( ) Figurent les données de la version automatique.



## LES FINITIONS

## Harmonie

Réservee au moteur 1.5 Skyactiv-G 75 ch, le plus modeste disponible, cette finition d'entrée de gamme propose une panoplie d'équipements qui n'a rien d'indigente. Ainsi, on trouve d'emblée une climatisation manuelle, un ordinateur de bord, l'aide au démarrage en côte, quatre vitres électriques...

## Élégance

Livrable avec tous les moteurs excepté le "gros" bloc essence 1.5 Skyactiv-G 115 ch, cette finition permet d'accéder à certains plus comme par exemple l'aide au stationnement arrière, le régulateur-limiteur de vitesse, la banquette arrière fractionnable, le déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, la connexion Bluetooth... En termes de présentation, on note l'arrivée d'une sellerie plus chic et d'un volant en cuir.

## Dynamique

Passer de la version Élégance à la Dynamique impose un surcoût de 1 050 €. Ce dernier est en partie justifié par l'arrivée d'un écran couleur de 7 pouces qui permet de piloter nombre de fonctions multimédias. La finition Dynamique gagne également un lecteur CD, l'avertisseur de changement de ligne, les antibrouillards avant et des jantes alliage de 15 pouces.

## Sélection

La plus aboutie des finitions est disponible avec l'ensemble des motorisations. Facturée 1 400 € de plus que l'exécution Dynamique, elle apporte de nombreuses aides à la conduite (freinage autonome, reconnaissance active d'obstacle en marche arrière, GPS...) et des équipements de confort (climatisation automatique, affichage tête haute...) sans pour autant prendre la grosse tête côté finances.

## LES ÉQUIPEMENTS

## Équipements communs à toutes les versions

6 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio + prises USB et AUX, banquette AR rabattable (1/1), climatisation manuelle, condamnation centralisée avec télécommande, ordinateur de bord, rétroviseurs à réglages électriques, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

Équipements/Options	Harmonie	Élégance	Dynamique	Sélection
Aide au stationnement arrière	—	série	série	série
Banquette arrière fractionnable	—	série	série	série
Climatisation automatique	—	—	—	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glace	—	série	série	série
Régulateur de vitesse	—	série	série	série
Rétroviseurs dégivrants	—	série	série	série
Sièges AV chauffants	—	série	série	série
Système de navigation	—	—	500 €	série
Vitres et lunette AR surteintées	—	—	—	série

## LES PRINCIPALES OPTIONS

## Système de navigation (500 €)

Ce GPS vient en complément de l'interface HMI livrée de série à partir de la finition Dynamique. Il propose une cartographie Europe et intègre une information trafic, les POI, les stations-service et les prévisions météo. La mise à jour de la cartographie est gratuite pendant trois ans. Si vous avez l'écran, prendre ce système de navigation (monté de série sur la finition Sélection) devient un complément presque indispensable.

Conseillé par *L'Auto-Journal*

## Sellerie cuir Off White (750 €)

Comme souvent chez les japonaises, le traitement de l'habitacle manque singulièrement de chaleur. Ainsi, si vous n'êtes pas particulièrement fan des intérieurs noirs sur fond noir, cette option, uniquement disponible avec la finition Sélection, devrait vous séduire. En plus d'apporter du cuir et de la couleur au niveau de sellerie, elle propose aussi des inserts blancs sur les contre-portes, la console centrale et la planche de bord.

Conseillé par *L'Auto-Journal*



La présentation n'est pas désagréable et la finition s'avère correcte. L'instrumentation ne pose aucun problème de lisibilité.

La meilleure finition  
ÉLÉGANCE

Dès le deuxième niveau de finition, la Mazda2 propose une panoplie d'équipements complète avec même quelques touches de luxe (sièges avant chauffants, sélecteur de mode de conduite avec la boîte auto...) Du coup, le rapport prix/équipement affiché par cette finition est très favorable. Doit-on chercher mieux ? Oui, mais uniquement si vous faites beaucoup de route. Dans ce cas, les aides à la conduite proposées par l'exécution Sélection peuvent être tentantes. Pour notre part, nous nous en tiendrons à l'Élégance.



RENÉ PIETERS

Détecteur d'angle mort, avertisseur de changement de ligne... tout cela est livré de série sur l'exécution Sélection.



RENÉ PIETERS

Pour donner un air de fête à l'habitacle, Mazda propose une sellerie cuir (750 €) du plus bel effet.



L'écran HMI est de série à partir de la finition Dynamique. Le GPS qui le complète est facturé 500 €.



Elégante mais fragile, la carrosserie de la Mazda2 aurait supporté quelques protections...



L'affichage tête haute est encore rare sur les citadines. La Mazda2 en dispose de série sur la finition Sélection.

## Aides à la conduite

Dans ce domaine, la petite Mazda2 se montre plutôt généreuse pour une citadine. Ainsi, dès le premier niveau de finition, on trouve un système de contrôle de la pression des pneus et l'aide au démarrage en côte. À cela s'ajoute l'avertisseur de changement de ligne sur l'exécution Dynamique, mais c'est surtout la finition Sélection qui fait très fort avec la gestion automatique des feux de route (HBCS), le freinage intelligent (autonome) entre 4 et 30 km/h, la reconnaissance active d'obstacle en marche arrière (RCTA) et l'affichage tête haute (ADD).

## Accessoires

Afin de faire d'une Mazda2 votre Mazda2, le constructeur japonais propose tout une gamme d'accessoires qui vous permettront de personnaliser votre auto. Des stickers pourront être appliqués sur les jantes (100 €), sur les bas de caisse (177 €) et sur les flancs (207 €). Sont également disponibles des tapis de sol (81 €) et un kit Aéro qui intègre une jupe avant, des jupes latérales, une garniture arrière et un becquet. Un ensemble très complet mais un peu coûteux: 1 153 €. À noter que tous ces prix sont TTC mais hors pose.

## LES TEINTES

Opaque (gratuite)



Arctic White

Métallisées ou Mica (400 €)



Aluminium métallisé



Soul Red métallisé (550 €)



Jet Black Mica



Deep Crystal Blue Mica



Titanium Flash Mica



Dynamic Blue Mica



Smoky Rose Mica



Snowflake White Pearl Mica

## LES JANTES



Jantes acier avec enjoliveur sur la finition Élegance.



Jantes alliage de 15 pouces sur la finition Dynamique.



Jantes alliage de 16 pouces sur la finition Sélection.

## NOTRE CHOIX

**1.5 SKYACTIV-G  
90 ch ÉLEGANCE**

**(16350 € HORS OPTIONS)**  
Bonus/malus écologique: 0 €

À l'instar des autres modèles de la gamme, la Mazda2 met l'accent sur le plaisir de conduite. Cela passe par un châssis très réussi et une mécanique pétillante en version 90 ch essence. Finan-

cièrement, le bilan est lui aussi satisfaisant avec un rapport prix/équipement très attractif. Avec de tels arguments, la petite Mazda peut sans rougir venir défier les 208, Clio et autre Polo.

Retrouvez l'essai dans L'AJ n°928

La MiTo est vraiment séduisante. Dommage que la finition soit moyenne et que les soucis de fiabilité, notamment d'ordre électronique, soient assez fréquents. Cela s'arrange depuis le restylage de 2013.

#### LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 6 500 €

Diesel : à partir de 6 700 €

Version : actuelle (1<sup>re</sup> génération)

Commercialisation : depuis septembre 2008

Restylage : 2013

Carrosserie : 3 portes

Modèles en circulation : 31 000

La ligne de la MiTo ne laisse pas indifférent et participe grandement au capital sympathie de l'italienne.



#### RAPPELS

##### PNEUMATIQUES (février 2013)

Non-conformité des pneus montés en usine sur les MiTo 1.4 MultiAir 135 ch : des 205/45R17 88W sont à remplacer par des pneus 215/45R17 87W.

##### ÉCLAIRAGE (décembre 2010)

Risque de déformation de la platine interne des optiques de phare à cause de la chaleur. Cette dernière est remplacée.

##### MOTEUR (décembre 2010)

Sur les MiTo 1.4 MPI 105 MultiAir : défaut du système de recyclage des vapeurs d'huile, pouvant engendrer une fuite d'huile.

# Alfa Romeo MiTo



##### 1 Moteur essence

À-coups moteur, irrégularité de fonctionnement, perte de puissance... sur les modèles essence 1.4 T-Jet de 155 ch : mises à jour de la cartographie moteur. Sur les moteurs 1.4 (T-Jet et MultiAir), fuite de liquide de refroidissement en raison d'un tuyau défectueux à remplacer.

##### 2 Moteur diesel

Sur les diesels, surtout ceux qui font beaucoup de ville, encrassement de la vanne EGR et/ou du turbo et risque d'augmentation du niveau d'huile suite à de trop nombreuses régénération du filtre à particules. Plusieurs reprogrammations améliorent la situation sans toutefois la résoudre totalement. Fuite ou consommation

de liquide de refroidissement sur le 1.6 (collecteur d'admission à remplacer). Sur ce moteur également, mise à jour de la gestion moteur pour pallier des pertes de puissance et des ratés de fonctionnement.

##### 3 Boîte de vitesses

Commande souvent dure et imprécise, surtout pour le passage de la 1<sup>re</sup>. Pas de solution. Vibration du levier de vitesses : repositionnement des câbles de commande.

##### 4 Direction

Manque de précision de la direction et sensation de flou au point milieu (nouveaux réglages à partir de 2009). Dysfonctionnement de l'assistance (colonne de direction à remplacer).



Si la présentation est agréable, la finition, elle, s'avère perfectible et les plastiques rigides de la planche de bord moyennement bien assemblés.

## 5 Freinage

Sur tous les premiers modèles, le freinage risque d'être bruyant (montage d'une cale antibruit). Dysfonctionnement du système d'aide au démarrage en côte sur les 1.4 135 TCT jusqu'à début 2011 (mise à jour du logiciel).

## 6 Electronique

Nombreux bugs électroniques : dysfonctionnements du système Blue & Me (pas de reconnaissance de clé USB, connexion Bluetooth impossible...), défaut d'affichage des compteurs, jauge à carburant capricieuse, commande de rétros élec-

trique inopérante. Des mises à jour rectifient les soucis au fur et à mesure. Défaut du capteur de pédale de frein entraînant l'allumage du voyant ESP.

## 7 Climatisation

Des cas de bouchage de l'évacuation de condenseur de climatisation qui peuvent entraîner la présence d'eau sur le tapis de sol du passager avant. Dysfonctionnement de la climatisation (compresseur ou condenseur à remplacer).

## 8 Carrosserie

Peinture assez fragile ; les éclats sont monnaie courante sur toutes les teintes.

### LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy* (l/100 km)	Notre avis	La cote de l'AJ*	Verdict
0.9 TwinAir	85	de 07/12 à 06/13	5	Ce premier bicylindre manque de caractère et de volonté pour s'imposer.	à partir de 11 500 €	★★★
0.9 TwinAir	105	depuis 06/13	5,2	<b>La puissance accrue et le stop/start s'accompagnent d'un meilleur agrément de conduite.</b>	à partir de 12 500 €	★★★★
1.4	70 / 78	depuis 09/08	5,5	Un moteur de base pour des prestations de base. À éviter.	à partir de 6 200 €	★
1.4	105	de 09/09 à 06/13	6	Cet ancien bloc manque de vivacité à bas régime et s'avère peu agréable en ville.	à partir de 7 000 €	★★★
1.4 T-Jet	120	de 11/08 à 01/10	6,6	Ce moteur est volontaire et plaisant à conduire mais n'est pas un modèle de sobriété.	à partir de 7 000 €	★★★★
1.4 TB	135	depuis 09/09	6	Un bloc très agréable surtout lorsqu'il est associé à la boîte robotisée TCT.	à partir de 8 400 €	★★★★
1.4 T-Jet	155	de 07/08 à 01/10	7	Peu répandue, cette version est aussi assez chère en occasion. Dommage.	à partir de 7 200 €	★★★★
1.4 MultiAir Quadrifoglio Verde	170	depuis 10/09	7,5	Avec ce moteur sportif et vivace, la MiTo devient une véritable petite bombe.	à partir de 9 000 €	★★★★
1.3 JTDm	85	depuis 10/11	4	S'il a le mérite d'être économique, ce bloc n'offre pas la moindre sensation.	à partir de 9 900 €	★★★
1.3 JTDm	90 / 95	de 10/08 à 06/13	4,8	Dommage que ce diesel manque de peps à bas régime. Il est peu agréable en ville.	à partir de 7 400 €	★★★
1.6 JTDm	120	depuis 09/08	5	C'est le meilleur diesel qui permet à la MiTo de sortir des villes sans aucune difficulté.	à partir de 6 500 €	★★★★

\*Retrouvez notre cote détaillée en page 121.

## NOTRE CHOIX

### 0.9 TWINAIR 105 ch DISTINCTIVE de 2013 (1<sup>er</sup> prix prospecté : 12490 €) (8 350 km)

Si le restylage est assez discret, le moteur, qui dispose désormais de 105 ch (au lieu de 85) et reçoit un stop/start, est plus plaisant à l'usage que par le passé car capable de meilleures reprises. Ainsi équipée, la MiTo peut facilement sortir des villes tout en procurant un réel plaisir.



### LA TECHNIQUE

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	105 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	145 Nm à 2 000 tr/mn
Type	2 cylindres en ligne, essence
Cylindrée / Puissance fiscale	875 cm <sup>3</sup> / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

#### Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,06 / 1,72 / 1,45 / 2,51 m
Poids / tractable freiné	1 130 kg / 500 kg

#### Châssis

Direction	à crémaillère, à assistance électrique
Diamètre de braquage	11,25 m
Suspensions AV/AR	type McPherson / essieu souple
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	195/55 R 15
Roue de secours	temporaire

### LA CONDUITE

#### Performances

1 000 m départ arrêté	33,4 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> / 5 <sup>e</sup> / 6 <sup>e</sup>	NC
Vitesse maxi	172 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 68 m

### LA VIE À BORD

#### Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	144 / 138 cm
Volume de coffre	270 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Assurance* : 750 €	Carte grise** : 166,50 €
--------------------	--------------------------

#### Consommations

Moyenne	7,9 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,7 / 6,9 / 8,2 l/100 km

#### Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	250 €	Kit de distribution	150 €
Amortisseurs AR	230 €	Embrayage	300 €
Disques AV	200 €	Catalyseur	350 €
Disques AR	170 €	Pneus (1 paire)	180 €
Plaquettes AV	110 €	Feu AV	250 €
Plaquettes AR	115 €	Feu AR	140 €
Filtre à air	25 €	Boudier AV	360 €
Filtre à huile	18 €	Boudier AR	250 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

\* Base de calcul : automobiliste parisien

avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail-promenade.

\*\* Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

NOUVEAU

ÉDITION 2015

212 PAGES

SEULEMENT  
1€  
99  
EN + D'AUTO PLUS



Auto  
PLUS

HORS-SÉRIE

# Le guide ANTI- RADARS 2015

- Radars de feu rouge
- Radars double sens
- Cabines-radars
- Radars-tronçons
- Contrôles mobiles

NOS  
CARTES  
des  
96  
départements

NOUVEAU  
ZOOM SUR  
PARIS, LYON,  
MARSEILLE

2015

Les immatriculations des voitures-radars

EN PARTENARIAT AVEC  
RTL

NOUVEAUTÉ : LES RADARS DOUBLE SENS

EXCLUSIVITÉ : LES IMMATRICULATIONS DES VOITURES - RADARS

MISE À JOUR : DES CARTES DES RADARS PAR DÉPARTEMENT

Le premier **journal** qui se met à la place du **conducteur** **Auto**  
**Plus**

# LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 70 ch Progression	5	150	14 490
1.4 MPI 78 ch S/S Distinctive	5	0	16 700
0.9 TwinAir 105 ch S/S Distinctive	6	0	18 300
0.9 TwinAir 105 ch S/S SBK	6	0	19 000
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	6	0	19 900
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S SBK	7	0	20 750
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S Exclusive	7	0	21 650
1.4 TB MultiAir 140 ch TCT S/S Exclusive	NC	0	23 400
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quadrif. Verde	9	250	23 450
1.3 JTDM 85 ch S/S Distinctive	5	150	20 050
1.3 JTDM 85 ch S/S SBK	5	0	20 750
1.3 JTDM 85 ch S/S Exclusive	5	0	21 650
1.6 JTDM 120 ch S/S Exclusive	6	0	22 750
GIULIETTA			
1.4 Tjet 105 ch S/S Impression	6	900	21 090
1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive	7	900	23 800
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	9	150	26 800
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Distinctive	9	0	28 700
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	150	29 550
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Exclusive	9	0	31 450
1.6 JTDM 105 ch S/S Impression	5	0	24 390
1.6 JTDM 105 ch S/S Distinctive	5	0	26 250
1.6 JTDM 105 ch S/S Exclusive	5	0	29 000
2.0 JTDM 150 ch S/S Distinctive	7	0	28 450
2.0 JTDM 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 200
2.0 JTDM 170 ch S/S Distinctive	9	0	30 000
2.0 JTDM 175 ch TCT S/S Distinctive	9	0	32 150
2.0 JTDM 170 ch S/S Exclusive	9	0	32 750
2.0 JTDM 175 ch TCT S/S Exclusive	9	0	34 900
4C			
1750 TBI 240 ch	14	2 200	51 900
AUDI			
			
<b>Audi</b>			
<b>Premium Murat</b>			
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16 <sup>e</sup>			
Tél. : 01 40 71 35 30 - <a href="http://www.audi-paris16.com">www.audi-paris16.com</a>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI 95 ch Ambiente	5	NC	19 800
1.4 TFSI 122 ch Ambiente	6	NC	21 800
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Ambiente	6	0	23 580
1.4 TFSI 150 ch Ambiente	7	0	24 500
1.4 TFSI 150 ch S tronic 7 Ambiente	7	0	26 280
1.4 TFSI 192 ch S tronic 7 Ambiente	10	0	27 700
2.0 TFSI 231 ch S1	14	2 200	34 300
1.4 TDI 90 ch Ambiente	4	0	21 500
1.4 TDI 90 ch S tronic 7 Ambiente	4	0	23 280
1.6 TDI 116 ch Ambiente	5	0	22 800
1.6 TDI 116 ch S tronic 7 Ambiente	5	0	24 580
Surcoût Ambiente : Ambiente + 600 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 800 €			
Surcoût Ambiente Luxe : Ambiente + 3 500 €			
<b>A1 SPORTBACK (5 PORTES)</b>			
Surcoût : 3 portes + 800 €			
<b>A3 (3 PORTES)</b>			
1.2 TFSI 105 ch Attraction	5	0	23 730
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	24 730
1.4 TFSI COD 150 ch Ambiente	7	0	28 230
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	30 270
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	46 120
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	25 280
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	27 300
2.0 TDI 184 ch Ambiente	9	0	31 680
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambiente + 50 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			
<b>A3 SPORTBACK (5 PORTES)</b>			
Surcoût : A3 3 portes + 900 €			
e-tron 204 ch Ambiente	6	4 000	38 900
e-tron 204 ch Ambiente Luxe	6	4 000	43 950
<b>A3 BERLINE (4 PORTES)</b>			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	26 480
1.4 TFSI COD 150 ch Ambition	7	0	29 980
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	32 020
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	47 990
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	27 030
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	29 050
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	33 430
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambiente + 50 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			
<b>A3 CABRIOLET</b>			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	31 730
1.4 TFSI COD 150 ch Ambition	7	0	35 230
1.8 TFSI 180 ch Ambition	9	250	37 270
1.6 TDI 110 ch Attraction	5	0	32 280
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	0	34 300
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	38 680
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambiente + 50 €			
<b>NOUVELLE A6</b>			
1.8 TFSI 190 ch Ambiente	10	250	41 300
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiente S tronic 7	10	150	43 600
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic 7	15	250	48 000
3.0 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambiente	22	2 200	56 800
4.0 TFSI 420 ch Quattro S tronic 7 S6	31	8 000	90 300
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	39 900
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente	10	0	42 200
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente	12	0	48 500
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambiente	16	150	54 700
3.0 BTDI 320 ch Quattro Tpronic 8 S line	21	2 200	63 900
Surcoût S line : Ambiente + 6 250 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 950 €			
Surcoût Avus : Ambiente Luxe + 2 700 €			
<b>NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)</b>			
Surcoût : berline + 2 600 €			
4.0 V8 TFSI 560 ch RS6	47	8 000	121 710

Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €			
<b>A4</b>			
1.8 TFSI 120 ch Attraction	7	1 600	27 870
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	30 500
1.8 TFSI 170 ch Quattro Attraction	9	0	33 000
2.0 TFSI 225 ch Attraction	11	500	34 560
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	2 200	37 060
3.2 TFSI 272 ch S tronic 7 S line	17	4 000	52 940
3.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7	22	4 000	63 440
2.0 TDI 120 ch Attraction	6	0	30 090
2.0 TDI 136 ch Attraction	7	0	32 120
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	32 120
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	7	0	34 620
2.0 TDI 163 ch Attraction	9	0	34 560
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	10	0	34 910
3.0 TDI 204 ch Ambiente	10	0	39 690
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 300 €			
Surcoût S line : Ambiente + 500 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €			
<b>A6 ALLROAD QUATTRO</b>			
3.0 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambiente	22	3 600	63 400
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente	13	900	58 000
3.0 TDI 272 ch S tronic 7 Ambiente	16	900	61 300
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €			
<b>NOUVELLE A7 SPORTBACK</b>			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	250	56 900
3.0 TFSI 333 ch Quattro Ambiente S tronic	22	3 000	68 600
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12	0	60 900
3.0 TDI 218 ch Quattro Ambiente S tronic	12	250	63 900
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambiente	16	250	67 500
3.0 TDI 320 ch Quattro Tpronic Ambiente	21	2 200	71 500
Surcoût S line : Ambiente + 4 100 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 000 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 500 €			
<b>A8</b>			
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tpronic 8	20	3 600	88 830
Hybrid 245 ch	12	500	90 500
4.0 V8 TFSI 435 ch Quattro Tpronic 8	33	8 000	109 420
4.0 TFSI 420 ch S8 Quattro Tpronic 8	42	8 000	133 650
3.0 V6 TDI 258 ch Quattro Tpronic 8	16	1 600	86 310
4.2 V8 TDI 385 ch Quattro Tpronic 8	27	6 500	104 680
Surcoût châssis long (moussette) : berline + 5 350 €</td			

518d 143 ch Lounge	7	0	39 900
520d 184 ch Lounge	10	0	43 500
520d xDrive 184 ch Lounge BVA8	10	0	48 400
525d 218 ch Lounge Plus	12	0	50 450
525d xDrive 218 ch Lounge Plus BVA8	12	0	55 350
530d 258 ch Lounge Plus	15	0	56 500
530d xDrive 258 ch Lounge Plus BVA8	15	500	59 100
535d 313 ch Lounge Plus BVA8	20	0	61 400
535d xDrive 313 ch Lounge Plus BVA8	20	900	64 000
M550d 381 ch xDrive M Performance	26	2 200	88 000
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €			
Surcoût Modem : Lounge Plus + 3 950 € (3 650 € sur 535d et 535d : 3 450 € sur ActiveHybrid) ; 3 850 € sur 520d			
Surcoût Luxe / M Sport : Modem + 1 850 €.			
Surcoût M Sport : Luxe + 800 € (ActiveHybrid)			
Surcoût 520d/528i/530d/525d/530d Luxe : Sport Design + 1 700 €			
Surcoût 535d/535d Luxe : Sport Design + 1 200 €			
Surcoût 520d/528i/530d/525d/530d			
Exclusive : Luxe + 6 200 €			
Surcoût 535d Exclusive : Sport Design + 6 500 €			

## SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcoût berline (sauf 540i) + 2 500 €; M5 + 2050 €			
<b>SÉRIE 5 GT</b>			
535i xDrive 306 ch Lounge Plus	20	6 500	68 500
520d 184 ch Lounge Plus	10	250	55 500
530d 258 ch Lounge Plus	15	1 600	63 000
530d xDrive 258 ch Lounge Plus	16	2 200	65 600
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	2 200	70 500
Surcoût finition Modem : Lounge Plus + 6 800 € (6 450 € 535d xDrive).			
Surcoût finition Luxury : Modem + 1 600 € (1 650 € 535d xDrive).			
Surcoût M Sport : Lounge + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive).			

## SÉRIE 6 COUPE

640i 320 ch Excellis	21	3 000	80 700
640i 320 ch xDrive Excellis	21	4 000	84 100
650i 450 ch Excellis	31	6 500	95 000
650i xDrive 450 ch Excellis	31	8 000	98 400
M6 560 ch DKG7	47	8 000	134 100
640d 313 ch Excellis	20	900	83 800
640d xDrive 313 ch Excellis	20	900	87 200
Surcoût finition Luxe : Excellis + 4 000 €			
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 4 700 €			
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €			
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €			

## SÉRIE 6 CABRIOLET

640i 320 ch Excellis	21	3 600	89 850
640i 320 ch xDrive Excellis	21	4 000	93 200
650i 450 ch Excellis	31	8 000	104 150
650i xDrive 450 ch Excellis	31	8 000	107 550
M6 560 ch DKG7	47	8 000	141 600
640d 313 ch Excellis	20	900	92 950
640d xDrive 313 ch Excellis	20	1 600	96 350
Surcoût finition Luxe : Excellis + 4 000 €			
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 4 700 €			
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €			
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €			

## SÉRIE 6 GRANCOUPE

640i 320 ch Excellis	21	3 000	82 200
650i 450 ch Excellis	31	6 500	96 500
M6 560 ch DKG7	47	8 000	138 900
640d 313 ch Excellis	20	900	85 300
Surcoût finition Luxe : Excellis + 3 200 €			
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 5 500 €			
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 4 100 €			
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €			
Surcoût xDrive : sDrive + 3 400 €			

## SÉRIE 7

740i 320 ch Luxe	21	3 600	89 700
740i 320 ch Exclusive	21	3 600	99 050
750i 450 ch xDrive Luxe	34	6 500	106 400
750i 450 ch xDrive Exclusive	34	6 500	115 750
ActiveHybrid 7 354 ch Luxe	21	2 200	95 200
ActiveHybrid 7 354 ch Exclusive	21	2 200	104 550
760i 544 ch Exclusive	46	8 000	148 800
730d 258 ch Luxe	15	900	84 800
730d 258 ch Exclusive	15	900	94 150
730d xDrive 258 ch Luxe	16	2 200	88 200
730d xDrive 258 ch Exclusive	16	2 200	97 550
740d 313 ch Luxe	20	900	90 700
740d 313 ch Exclusive	20	900	100 050
740d xDrive 313 ch Luxe	20	2 200	94 100
740d xDrive 313 ch Exclusive	20	2 200	103 450
750d xDrive 381 ch Luxe	26	2 200	106 400
750d xDrive 381 ch Exclusive	26	2 200	115 750

## X1

sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	34 600
xDrive 20i 184 ch Lounge	11	3 000	36 850
xDrive 28i 245 ch Lounge	15	3 000	44 600
sDrive 16d 116 ch Première	6	0	30 700
sDrive 18d 143 ch Lounge	8	0	32 700
xDrive 18d 143 ch Première	8	500	34 950
sDrive 20d EfficientDynamics 163 ch Lounge	8	0	35 700
sDrive 20d 184 ch Lounge	10	0	35 700
xDrive 20d 184 ch Lounge	10	500	37 950
xDrive 25d 218 ch Lounge	12	1 600	40 400
Surcoût Lounge : Première + 1 900 €			
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (sDrive18d, sDrive18d, xDrive18d; + 4 500 €)			
Surcoût Sport : Lounge + 1 850 € (sDrive20d EfficientDynamics) + 1 950 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d; + 2 500 €)			
Surcoût xLine : Sport + 1 600 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d; + 1 750 €)			
Surcoût M Sport : Lounge + 2 750 € (sDrive20d, xDrive20d, xDrive28d, xDrive25d; + 2 850 €)			

## X3

sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	40 900
xDrive 28i 245 ch Lounge BVA	17	2 200	48 800
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	56 700
sDrive18d 150 ch Lounge	8	0	38 500
xDrive 20d 190 ch Lounge	10	250	42 950
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA	16	2 200	51 750
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	2 200	60 100
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 600 €			
Surcoût xLine : Lounge Plus + 5 100 €			
Surcoût M Sport : xLine + 800 €			

<b>X4</b>			
xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA	15	2 200	55 850
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	59 850
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	250	49 800
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	10	0	52 160
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	2	2 200	

500C (CABRIOLET)			
1.2 8V 69 ch S/S Pop	4	0	14 960
1.2 8V 69 ch S/S Lounge	4	0	17 050
1.2 8V 69 ch S/S S	4	0	17 350
1.2 8V 69 ch S/S club	4	0	18 850
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Lounge	4	0	18 650
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S S	4	0	18 950
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Club	4	0	20 450
0.9 8V 105 ch TwinAir S/S Lounge	4	0	19 400
0.9 8V 105 ch TwinAir S/S S	4	0	19 700
0.9 8V 105 ch TwinAir S/S Club	4	0	21 200
1.3 Multijet 95 ch S/S Pop	4	0	17 560
1.3 Multijet 95 ch S/S Lounge	4	0	19 650
1.3 Multijet 95 ch S/S S	4	0	19 950
1.3 Multijet 95 ch S/S Club	4	0	21 450
500 L			
1.4 95 ch Pop	6	500	15 900
1.4 95 ch Easy	6	500	17 850
1.4 95 ch Lounge / Trekking	6	500	19 250
0.9 TwinAir 105 ch S/S Easy	6	0	19 350
0.9 TwinAir 105 ch S/S Lounge / Trekking	6	0	20 750
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	2 200	20 100
1.4 T-Jet 120 ch Lounge / Trekking	7	2 200	21 500
1.3 Mjet 85 ch S/S Pop	4	0	18 000
1.3 Mjet 85 ch S/S Easy	4	0	19 950
1.3 Mjet 85 ch S/S Lounge / Trekking	4	0	21 350
1.6 Mjet 105 ch S/S Easy	5	0	20 950
1.6 Mjet 105 ch S/S Lounge / Trekking	5	0	22 350
1.6 Mjet 120 ch Easy	6	0	21 700
1.6 Mjet 120 ch Lounge / Trekking	6	0	23 100
500 L LIVING			
Surcoût : 500 L + 1 400 € sur Easy + Lounge ; 0.9 105 ch / 1.3 Mjet 85 ch et 105 ch			
PANDA			
1.2 69 ch Pop	4	0	9 990
1.2 69 ch Easy	4	0	11 540
1.2 69 ch Lounge	4	0	12 540
1.2 69 ch GPL Easy	4	0	13 540
1.2 69 ch GPL Lounge	4	0	14 540
0.9 TwinAir 85 ch S/S Easy	4	0	12 740
0.9 TwinAir 85 ch S/S Lounge	4	0	13 740
0.9 TwinAir 85 ch S/S Trekking	4	0	14 540
0.9 TwinAir 85 ch GNV Easy	4	150	15 240
0.9 TwinAir 85 ch GNV Lounge	4	150	16 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Easy	4	0	14 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Lounge	4	0	15 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Trekking	4	0	16 040
PANDA 4x4			
0.9 TwinAir 85 ch S/S Pop	5	0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch S/S Rock	5	0	16 290
1.3 Multijet 75 ch S/S Pop	4	0	16 090
1.3 Multijet 75 ch S/S Rock	4	0	17 390
PUNTO (3 PORTES)			
1.2 69 ch Italia	4	0	13 290
1.4 77 ch S/S Italia	5	150	13 790
0.9 TwinAir 105 ch S/S Italia	6	0	15 190
1.3 Multijet 75 ch Italia	4	0	15 790
1.3 Multijet 85 ch S/S Italia	4	150	16 990
PUNTO (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 portes + 660 €			
FREEMONT			
3.6 V6 280 ch Lounge 4x4	20	8 000	35 650
2.0 Multijet 140 ch 4x2	8	2 200	27 750
2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2	8	2 200	29 250
2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2	8	2 200	31 250
2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2	8	2 200	32 850
2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2	10	2 200	30 450
2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2	10	2 200	32 450
2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2	10	2 200	33 250
2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2	10	2 200	34 050
Surcoût 4x4 : 4x2 + 3 200 €			
FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
KA	KA	KA	KA
1.2 69 ch Trend S/S	4	0	9 450
Surcoût Titanium+ : Trend + 1 700 €			
Surcoût Metal Ka : Titanium+ 750 €			
FIESTA (3 PORTES)			
1.25 60 ch Ambiente	4	0	8 990
1.25 60 ch Trend	4	0	13 450
1.0 SCI 80 ch Titanium S/S	4	0	16 050
1.25 82 ch Trend	5	0	14 000
1.0 SCI 100 ch Trend S/S	5	0	15 300
1.0 SCI 100 ch Titanium S/S	5	0	17 000
1.0 SCI 125 ch Titanium/ Sport S/S	6	0	17 500
1.6 SCTI 182 ch ST	10	250	24 200
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 500
1.5 TDCi 75 ch Trend	4	0	15 800
1.5 TDCi 75 ch Titanium	4	0	17 500
1.6 TDCi 95 ch Trend	5	0	16 650
1.6 TDCi 95 ch Titanium / Sport	5	0	18 350
1.6 TDCi 95 ch Trend S/S	4	150	16 650
1.6 TDCi 95 ch Titanium S/S	4	150	18 350
FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 portes + 600 €, + 950 € (1.25).			
NOUVELLE FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	250	18 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Trend	6	0	20 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Titanium	6	0	22 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Trend	6	0	21 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	23 600
1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift	7	900	24 900
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	8	0	24 800
1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium	10	0	26 000
2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST	15	2 200	29 000
1.6 TDCi 95 ch S/S Trend	5	0	22 200
1.6 TDCi 95 ch S/S Titanium	5	0	24 200
1.5 TDCi 105 ch Economic S/S Trend	5	150	22 800
1.6 TDCi 115 ch S/S Trend	6	0	23 400
1.6 TDCi 115 ch S/S Titanium	6	0	25 400
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium	7	0	26 800
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium PowerShift	8	0	26 800
2.0 TDCi 185 ch S/S ST	10	0	30 500
NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût : berline 4-5 portes + 600 €			
B-MAX			
1.4 90 ch Ambiente	5	250	11 990
1.6 SCTI 10 ch EcoBoost Edition	5	0	19 250
1.6 SCTI 125 ch S/S Trend	6	0	19 550
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	19 550
1.6 TDCi 95 ch Trend	5	0	20 400
Surcoût Trend : Ambiente + 1 550 € (1.4 90 ch) ; + 1 000 € 1.5 TDCi 75 ch			
ECOSPORT			
1.5 Duratec 110 ch Titanium PowerShift	6	900	20 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7	0	20 990
1.5 TDCi 90 ch Titanium	5	0	20 990
C-MAX			
1.0 SCTI 100 ch S/S Trend	6	0	22 700
1.0 SCTI 125 ch S/S Trend	6	0	23 700
1.6 SCTI 150 ch S/S Titanium	8	900	26 850
1.6 SCTI 180 ch S/S Titanium	8	900	27 600
1.6 TDCi DPF 95 ch Trend	5	0	24 500
1.6 TDCi DPF 95 ch Trend S/S	5	0	24 750
1.6 TDCi DPF 115 ch Trend	6	0	25 500
1.6 TDCi DPF 115 ch Trend S/S	6	0	25 750
2.0 TDCi DPF 115 ch PowerShift Trend	7	900	26 800
2.0 TDCi DPF 115 ch Titanium	8	0	28 650
2.0 TDCi DPF 140 ch PowerShift Titanium	8	900	30 150
2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium	9	0	29 400
2.0 TDCi 163 ch DPF PowerShift Titanium	9	900	30 900
GRAND C-MAX			
Surcoût : C-MAX + 1 300 €			
Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence			
Bonus/malus neutre pour les diesels (hormis versions PowerShift, avec malus de 500 €)			
NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)			
1.6 EcoBoost 160 ch Titanium	9	150	30 500
Hybrid 177 ch Titanium	9	2 780	33 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium BVA6	14	2 200	36 200
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	32 000
2.0 TDCi 180 ch Titanium	9	0	33 500
Surcoût PowerShift : + 1 700 €			
S-MAX			
1.6 SCTI 160 ch S/S Edition PowerShift	9	2 200	30 400
2.0 SCTI 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	33 450
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	250	32 700
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	250	33 900
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	35 950
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	37 650
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	4 000	39 250
Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €			

1.4 CRDI 90 ch Active 5 0 19 550  
1.6 CRDI 115 ch Active 6 0 19 950  
1.6 CRDI 115 ch Premium 6 0 22 250

## NOUVEAU SOUL

1.6 GDI 132 ch "M" 8 2 200 17 450  
1.6 GDI 132 ch "L" 8 2 200 19 450  
1.6 CRDI 128 ch "M" 7 150 19 650  
1.6 CRDI 128 ch "L" 7 150 21 650  
1.6 CRDI 128 ch "L" BVA 7 2 200 22 950

## PRO CEE'D

1.6 GDI 135 ch Dynamic 6 500 21 700  
1.6 GDI 135 ch Sport 6 500 24 000  
1.6 GDI 135 ch Sport DCT 6 500 25 300  
1.6 T-GDI 204 ch GT 12 2 200 28 990  
1.6 CRDI 128 ch Dynamic 5 0 23 900  
1.6 CRDI 128 ch Sport 5 0 26 200

## CEE'D

1.4 100 ch ISG Motion 5 0 17 500  
1.6 GDI 135 ch Active 6 250 20 800  
1.4 CRDI 90 ch Motion 5 0 19 500  
1.6 T-GDI 204 ch GT 12 2 200 24 490  
1.6 CRDI 110 ch Style 5 0 21 900  
1.6 CRDI 128 ch Active 5 0 23 000  
Surcoût Style : Motion + 1 000 €  
Surcoût Premium : Active + 2 000 €  
Surcoût DCT : BVM + 1 300 €

## CEE'D SW (BREAK)

1.6 GDI 135 ch ISG Style 7 0 20 900  
1.6 GDI 135 ch ISG Active 7 0 22 000  
1.4 CRDI 90 ch Style 5 0 21 500  
1.6 CRDI 110 ch Style 6 0 22 900  
1.6 CRDI 128 ch Active 7 0 24 000  
Surcoût Premium : Active + 2 000 €  
Surcoût DCT : BVM + 1 200 €

## CARENS

1.6 GDI 135 ch ISG Motion 8 500 21 700  
1.7 CRDI 115 ch ISG Motion 6 0 23 900  
1.7 CRDI 136 ch Active 7 0 27 400  
Surcoût Style : Motion + 1 200 €  
Surcoût Active : Style + 1 700 €  
Surcoût Premium : Active + 2 400 €  
Surcoût BVA : BVM + 1 200 €

## SPORTAGE

1.6 ISG 140 ch 4x2 Style 8 900 22 850  
1.7 CRDI ISG 115 ch 4x2 Style 6 100 25 150  
2.0 CRDI 136 ch 4x2 Active 8 900 29 250  
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Active BVA 8 3 000 32 250  
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Premium 8 2 200 33 950  
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Premium BVA 8 3 600 34 750  
2.0 CRDI 184 ch 4x4 Ultimate BVA 11 4 000 37 550  
Surcoût Active : Style + 2 400 €  
Surcoût Premium : Active + 2 500 €  
Surcoût Ultimate : Premium + 2 000 €

## OPTIMA

2.0 90 ch Hybrid 8 0 34 860  
1.7 CRDI 136 ch Active 7 0 29 050  
1.7 CRDI 136 ch Premium 7 0 33 350  
1.7 CRDI 136 ch Premium BVA 7 0 34 850

## SORENTO

2.2 CRDI 197 ch Origins 7 pl. 12 2 000 43 640  
2.2 CRDI 197 ch Origins 7 pl. BVA 12 3 000 45 140

## LAMBORGHINI

TYPE CV B/M\* PRIX  
Huracan V10 610 ch LP 610-4 NC 8 000 202 722  
Aventador V12 700 ch LP 700 Coupé NC 8 000 314 548

## LANCIA

TYPE CV B/M\* PRIX  
YPSILON 5 PORTES  
1.2 69 ch S/S Silver 4 0 13 100  
1.2 69 ch S/S Gold 4 0 15 000  
1.2 69 ch S/S Platinum 4 0 16 400  
1.2 69 ch S/S Platinum + 4 0 18 100  
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold 4 0 16 600  
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold DFS 4 0 17 700  
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum 4 0 18 000  
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum DFS 4 0 19 100  
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + 4 0 19 700  
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + DFS 4 0 20 800  
1.3 Mjet 95 ch S/S Silver 5 0 16 200  
1.3 Mjet 95 ch S/S Gold 5 0 18 100  
1.3 Mjet 95 ch S/S Platinum 5 0 19 500  
1.3 Mjet 95 ch S/S Platinum + 5 0 21 200

## DELTA

1.4 T-Jet 120 ch Gold 7 900 24 600  
1.6 Multijet 105 ch Silver 6 0 25 500  
1.6 Multijet 120 ch Gold 6 0 28 000  
1.9 Multijet 190 ch Gold 11 900 28 600

## VOYAGER

3.6 283 ch Platinum 20 8 000 48 900  
2.8 Mjet 178 ch Gold 10 8 000 44 400  
2.8 Mjet 178 ch Platinum 10 8 000 48 900

## LAND ROVER

TYPE CV B/M\* PRIX  
FREELANDER 2  
16 233 ch SE BVA 16 8 000 43 500  
16 233 ch HSE BVA 16 8 000 44 900

## EVOQUE

eD4 150 ch E 4x2 9 2 200 28 450  
eD4 150 ch S 4x2 9 2 200 32 400  
TD4 150 ch S 9 2 200 30 250  
TD4 150 ch SE 9 2 200 34 200  
TD4 150 ch SE Dynamic 9 2 200 40 400  
TD4 150 ch HSE 9 2 200 41 800  
2.0 Si4 240 ch Pure 15 6 500 41 300  
2.2 eD4 150 ch Pure 4x2 9 0 33 500  
2.2 TD4 Pure 9 2 200 35 350  
2.2 SD4 190 ch Pure 12 900 38 200  
Surcoût finition Dynamic : finition Pure + 8 500 €  
Surcoût finition Prestige : finition Dynamic + 800 €

## EVOQUE COUPE

Surcoût : 5 portes + 1 000 €

## DEFENDER

90 Hard Top/Pick Up 122 ch E 10 8 000 27 020  
90 Station Wagon 122 ch E 10 8 000 29 020  
110 Hard Top 122 ch E 10 8 000 30 270  
130 Simple Cab 122 ch E 10 8 000 31 690

Surcoût finition S : finition E + 1 800 €  
Surcoût finition SE : finition S + 1 800 €

## DISCOVERY 4

3.0 V6 340 ch SE 25 NC 55 200  
3.0 V6 340 ch HSE 25 NC 61 800  
3.0 TDV6 211 ch 14 8 000 44 600  
3.0 TDV6 211 ch S 14 8 000 47 300  
3.0 TDV6 211 ch SE 14 8 000 53 500  
3.0 TDV6 211 ch HSE 14 8 000 59 900  
3.0 SDV6 256 ch SE 17 8 000 55 600  
3.0 SDV6 256 ch HSE 17 8 000 62 000

## RANGE ROVER SPORT

5.0 V8 510 ch HSE Dynamic 43 8 000 89 500  
5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic 43 8 000 100 100  
3.0 TDV6 256 ch S 14 8 000 60 300  
3.0 TDV6 256 ch SE 16 8 000 65 500  
3.0 TDV6 256 ch HSE 16 8 000 72 200  
3.0 SDV6 292 ch SE 19 8 000 70 300  
3.0 SDV6 292 ch HSE 19 8 000 76 000  
3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic 19 8 000 78 500  
4.4 SDV8 340 ch HSE Dynamic NC NC 85 600  
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography NC NC 94 700  
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dyn. NC NC 96 700  
3.0 SDV6 340 ch Hy. HSE NC NC 88 800  
3.0 SDV6 340 ch Hy. HSE Dynamic NC NC 88 400  
3.0 SDV6 340 ch Hy. HSE Autobiography NC NC 96 900

RANGE ROVER  
5.0 V8 510 ch Supercharged 44 8 000 117 300  
5.0 V8 510 ch Supercharged Autobiography 44 8 000 130 900  
3.0 TDV6 258 ch HSE NC NC 92 300  
3.0 TDV6 258 ch Vogue NC NC 102 400  
3.0 TDV6 258 ch Autobiography 22 8 000 128 200  
3.0 SDV6 340 ch Hy. Autobiography NC NC 130 200

## LEXUS



SIVAM Levallois, Concessionnaire Lexus  
01 42 70 40 70

SIVAM Asnières, Réparateur agréé  
01 46 13 51 00

SIVAM Paris Sud, Réparateur agréé  
01 55 43 55 00

www.sivam.fr



La poursuite de la perfection

TYPE CV B/M\* PRIX

200h 136 ch 4 2 457 29 790  
200h 136 ch Pack 5 2 556 30 990  
200h 136 ch F-SPORT / Luxe 5 2 927 35 490  
200h 136 ch Executive 5 3 300 42 890

## IS

250 207 ch Luxe 13 6 500 42 990  
250 207 ch F-SPORT 13 8 000 43 590  
250 207 ch Executive 13 8 000 49 390  
250 207 ch F-SPORT Executive 13 8 000 51 390  
300h Pack 9 3 142 38 090  
300h Luxe / F-SPORT 9 3 267 39 790  
300h Executive 9 3 300 46 990  
300h F-SPORT Executive 9 3 300 53 390  
9 3 300 56 690

## GS

300h 223 ch Luxe 9 3 300 56 900  
300h 223 ch F-SPORT 9 0 67 100  
300h 223 ch Executive 9 0 67 900  
450h 345 ch Pack Luxe 19 500 67 500  
450h 345 ch Pack Executive 19 500 77 300  
450h 345 ch Pack Sport 19 500 78 700

## RC F

5.0 V8 477 ch 38 8 000 79 790  
5.0 V8 477 ch GT 38 8 000 88 790  
5.0 V8 477 ch Carbon 38 8 000 91 990

## LS

460 4.6 V8 380 ch Luxe 29 8 000 106 700  
460 4.6 V8 380 ch F-SPORT 29 8 000 111 700  
460 4.6 V8 380 ch Executive 29 8 000 123 700  
600h 445 ch Luxe 28 6 500 123 500  
600h F-SPORT 28 6 500 129 500  
600h Pack Executive 28 6 500 142 500  
600h L Executive 28 6 500 150 500

## NX

300h 197 ch 8 0 39 590  
2001 238 ch Luxe 13 6 500 50 890

## RX

450h 3.5 V6 249 ch 2WD Pack 15 250 63 500  
450h 3.5 V6 249 ch 2WD Luxe 15 250 67 700  
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Sport 15 500 74 600  
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Executive 15 500 78 600

## MASERATI

3.0 V6 330 ch 23 8 000 68 700  
3.0 V6 410 ch S 31 8 000 81 400  
3.0 V6 410 ch S Q4 31 8 000 84 400  
3.0 V6 275 ch 17 2 200 66 750  
4.2 V8 405 ch 32 8 000 114 500

4.7 V8 460 ch Sport 38 8 000 125 900  
4.7 V8 460 ch Sport CC 36 8 000 131 500  
4.7 V8 460 ch MC Stradale 38 8 000 154 850

## GRANCABRIO

4.7 V8 440 ch 36 8 000 135 200  
4.7 V8 460 ch S 36 8 000 142 400  
4.7 V8 460 ch MC Stradale 38 8 000 153 700

## QUATTROPORTE

3.0 V6 410 ch S 31 8 000 105 650  
3.0 V6 410 ch S Q4 31 8 000 109 850  
3.8 V8 530 ch GTS 44 8 000 148 850  
3.0 V6 275 ch 17 2 200 96 800

## MAZDA

TYPE CV B/M\* PRIX  
MAZDA2 (5 PORTES)  
1.3 MZR 75 ch Élégance 4 0 14 400  
1.5 MZR 102 ch Dynamique 6 0 17 050  
1.5 MZR 102 ch Dynamique BVA 6 500 17 850  
1.6 MZ-CD 95 ch Élégance 5 0 16 700  
1.6 MZ-CD 95 ch Dynamique 5 0 18 400

## NOUVELLE MAZDA3

2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance 6 0 22 700  
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique 9 0 25 000  
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection 9 0 28 400  
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance 7 0 27 300  
2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique 7 0 29 100  
2.2 Sky

CLASSE G		NOTE		1.4 Twinport 140 ch S/S Edition 4x2		1.0 VTi 68 ch Active			
500 388 ch	31	8 000	103 200	8	250	20 710	4	0	14 350
63 AMG 544 ch	47	8 000	141 200	8	250	22 660	4	0	15 250
65 AMG 612 ch	57	8 000	268 000	7	0	22 700	4	0	17 300
350 BlueTEC 211 ch	15	8 000	88 600				4	0	16 150
<b>MINI</b>		<b>NOTE</b>		<b>1.2 VTi 80 ch Active</b>		<b>1.2 VTi 82 ch Active</b>		<b>1.2 e-VTi 82 ch Allure</b>	
TYPE	CV	B/M*	PRIX						
<b>NOUVELLE MINI</b>		<b>NOUVEAU JUKE</b>		<b>1.2 e-VTi 82 ch Active ETG6</b>		<b>1.6 VTi 120 ch Allure</b>		<b>1.6 THP 200 ch GTi</b>	
One 102 ch	6	0	17 150						
Cooper 136 ch	7	0	19 950						
Cooper S 192 ch	10	250	24 750						
One D 95 ch	6	0	18 700						
Cooper D 116 ch	6	0	21 600						
<b>NOUVELLE MINI 5 PORTES</b>		<b>NOUVEAU JUKE</b>		<b>1.6 THP 208 ch GTi 30th S/S</b>		<b>1.4 HDI 68 ch Active</b>		<b>1.6 e-HDI 92 ch Allure</b>	
Cooper 136 ch	7	0	21 100						
Cooper S 192 ch	10	250	25 900						
One D 95 ch	6	0	22 750						
Cooper D 116 ch	6	0	27 300						
<b>MINI CABRIOLET</b>		<b>LEAF</b>		<b>1.6 e-HDI 92 ch Allure</b>		<b>1.6 THP 155 ch Feline</b>		<b>208 (5 PORTES)</b>	
One 98 ch	6	0	20 790						
Cooper 122 ch	7	0	24 250						
Cooper S 184 ch	10	250	29 150						
Cooper John Cooper Works 211 ch	12	2 200	35 400						
Cooper D 112 ch	6	0	26 000						
Cooper SD 143 ch	7	0	29 750						
<b>MINI COUPÉ</b>		<b>PULSAR</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Active</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Allure</b>		<b>NOUVELLE 308 (5 PORTES)</b>	
Cooper 122 ch	7	0	21 700						
Cooper S 184 ch	10	250	26 750						
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	33 050						
Cooper SD 143 ch	7	0	27 350						
<b>MINI ROADSTER</b>		<b>NOUVEAU QASHQAI</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>208 (5 PORTES)</b>	
Surcoût : Mini coupé + 1 550 €		1.2 DIG-T 115 ch Visia		6	0	21 990			
<b>CLUBMAN</b>		1.2 DIG-T 115 ch Acenta		6	0	24 040			
Cooper One 98 ch	6	0	18 450						
Cooper 122 ch BM6	6	0	21 600						
Cooper S 184 ch	10	250	26 500						
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	32 750						
Cooper D 90 ch BM6	5	0	19 900						
Cooper D 112 ch	5	0	23 350						
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100						
<b>PACEMAN</b>		<b>NOUVEAU X-TRAIL</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Connect</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>NOUVELLE 308 SW</b>	
Cooper 122 ch	7	2 200	24 850						
Cooper S 184 ch	10	2 200	29 950						
Cooper S 184 ch ALL4	10	3 000	31 650						
Cooper D 112 ch	6	0	26 850						
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	28 550						
Cooper SD 143 ch	7	0	30 800						
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	32 500						
<b>COUNTRYMAN</b>		<b>MURANO</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Tekna</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>308 CC</b>	
One 98 ch	6	250	21 550						
Cooper 122 ch	7	250	23 950						
Cooper S 184 ch	10	500	29 000						
Cooper S 184 ch ALL4	11	2 200	30 700						
Cooper John Cooper Works ALL4 218 ch	12	2 200	36 900						
One D 90 ch	5	0	23 100						
Cooper D 112 ch	6	0	26 850						
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	27 550						
Cooper SD 143 ch	7	0	29 600						
<b>MITSUBISHI</b>		<b>PATHFINDER</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch X-Trail</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>2008</b>	
Surcoût : ALL Mode (4x4) : + 2 200 € (dCi 130 ch uniquement)		1.6 dCi 130 ch Visia		7	0	27 700			
Surcoût boîte Xtronic : BVM + 1 500 €		1.6 dCi 130 ch Acenta		7	0	29 900			
Surcoût boîte Xtronic : BVM + 1 500 €		1.6 dCi 130 ch Connect		7	0	32 500			
Surcoût boîte Xtronic : BVM + 1 500 €		1.6 dCi 130 ch Tekna		7	0	34 400			
<b>SPACE STAR</b>		<b>370 Z COUPE</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>308 CC</b>	
1.0 MIVEC 71 ch In	4	0	9 690						
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Invite	4	0	10 990						
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Selection Invite	4	0	11 640						
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Intense	4	0	14 100						
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Selection Intense	4	0	14 750						
<b>LANCER EVOLUTION X</b>		<b>370 Z ROADSTER</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>2008</b>	
2.0 295 ch	20	2 800	46 500						
2.0 295 ch MR TC-SST	21	2 800	54 650						
<b>ASX</b>		<b>GT-R</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>3008</b>	
1.6 115 ch Inform 4x2	6	0	19 900						
1.6 115 ch Intens 4x2	6	0	22 600						
1.8 Di-D 115 ch Invite 4x2	6	0	23 300						
1.8 Di-D 115 ch Intense 4x2	6	0	25 600						
2.2 Di-D 150 ch Instyle BVA 4x4	8	1 600	34 000						
Surcoût 4x4 (sur 1.8 Di-D uniquement) : 4x2+ 2 000 €		<b>ADAM</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>1.6 e-HDI 115 ch Feline</b>		<b>3008</b>	
<b>OUTLANDER</b>		1.2 Twinport 70 ch		4	0	10 990			
2.0 150 ch 2WD Invite	9	2 500	27 600						
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900						
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	53 9						

2.0 BlueHDi 180 ch Feline EAT6	9	0	40 400
2.2 HDi 200 ch GT BVA6	12	900	40 700
<b>NOUVELLE 508 SW (BREAK)</b>			

Surcoût : berline finition Access/Active + 1 200 €

Surcoût : berline Allure/GT + 1 600 €

Surcoût : berline Feline + 1 900 €

			<b>RCZ</b>
1.6 THP 155 ch	9	900	30 500
1.6 THP 155 ch BVA6	10	2 200	31 700
1.6 THP 200 ch	12	1 600	33 100
1.6 THP 270 ch R	16	500	43 350

2.0 HDi 160 ch	9	150	33 100
<b>807</b>			

2.0 HDI 136 ch Style	8	1 600	38 150
2.0 HDI 160 ch Style	9	1 600	39 550

			<b>4008</b>
1.6 HDI STT 115 ch Allure	6	0	34 150

1.8 HDI STT 150 ch Allure	8	900	36 150
---------------------------	---	-----	--------

## PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			

2.7 275 ch	18	6 500	52 700
3.4 325 ch S	22	6 500	65 828
3.4 340 ch GTS	NC	NC	75 548

			<b>BOXSTER</b>
2.7 265 ch	17	6 500	50 543

3.4 315 ch S	21	8 000	61 868
3.4 330 ch GTS	NC	NC	71 708

			<b>911 COUPÉ (TYPE 991)</b>
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	92 243

3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	99 398
3.4 350 ch Targa 4	25	8 000	111 323

3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	107 123
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	114 278

3.8 400 ch Targa 4 S	25	8 000	126 203
3.8 475 ch GT3	39	8 000	139 568

3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468
3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	197 948

			<b>911 (TYPE 991) CABRIOLET</b>
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	105 083

3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	112 238
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	119 963

3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	127 118
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	176 948

3.8 520 ch Turbo S	47	8 000	210 788
--------------------	----	-------	---------

			<b>PANAMERA</b>
3.6 V6 DFI 310 ch Panamera	21	8 000	85 325

3.6 V6 DFI 310 ch Panamera 4	21	8 000	90 605
3.0 V6 416 ch e-Hybrid S	22	NC	112 685

3.0 V6 420 ch S	31	8 000	104 045
3.0 V6 420 ch 4S	31	8 000	109 445

3.0 V6 420 ch 4S Executive	31	8 000	135 125
4.8 V8 440 ch GTS	34	8 000	123 965

4.8 V8 520 ch Turbo	42	8 000	148 565
4.8 V8 570 ch Turbo Executive	48	8 000	166 085

4.8 V8 570 ch Turbo S	48	8 000	182 885
4.8 V8 570 ch Turbo S Executive	48	8 000	200 045

3.6 V6 TDI 240 ch	19	8 000	83 605
-------------------	----	-------	--------

			<b>MACAN</b>
3.0 V6 340 ch S	23	8 000	59 873

3.6 V6 400 ch Turbo	29	8 000	81 908
3.0 V6 TDI 258 ch S	16	2 200	59 873

			**NOUVEAU CAYENNE**


<tbl\_r cells="4" ix="2" maxcspan="1" maxrspan="

2.0 D 150 ch Sport (4 p.)	9	2 200	34 950
2.0 D 150 ch Sport Club (4 p.)	9	2 200	37 950
2.0 D 150 ch Sport (5 p.)	9	2 200	35 950
2.0 D 150 ch Sport Club (5 p.)	9	2 200	38 950

#### OUTBACK

2.5i 173 ch Confort	10	6 500	35 950
2.5i 173 ch Club	10	6 500	38 950
2.0 D 150 ch Confort	9	2 200	35 950
2.0 D 150 ch Club	9	2 200	38 950

#### BRZ COUPE

2.0i 200 ch	12	3 600	29 950
2.0i 200 ch Club	12	3 600	31 950

#### SUZUKI

TYPE	-CV	B/M*	PRIX
<b>CELERIO (5 PORTES)</b>			

1.0 68 ch Avantage	4	0	8 890
1.0 68 ch Privilège	4	0	10 490
1.0 68 ch Pack Auto BVA	4	0	12 690
1.0 VT 68 ch Pack Plus	4	0	12 190
<b>SWIFT (3 PORTES)</b>			
1.3 VT 92 ch Avantage	5	0	11 790
1.3 VT 92 ch Privilège	5	0	12 760
1.3 VT 92 ch Pack	5	0	14 280
1.3 VT 92 ch So'City	5	0	14 960
1.3 DDS 75 ch Privilège	4	0	14 660
1.3 DDS 75 ch Pack	4	0	16 180
1.3 DDS 75 ch So'City	4	0	16 880

Surcoût BVA : BVM + 1 100 €

#### SWIFT (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 600 €			
<b>JIMNY</b>			

1.3 80 ch JX	6	2 200	13 860
1.3 80 ch JLX	6	2 200	15 510

#### SX4 S-CROSS

1.6 WT 120 ch Avantage	6	0	18 990
1.6 WT 120 ch Privilège	6	0	20 590
1.6 WT 120 ch Privilège AllGrip	6	0	22 490
1.6 WT 120 ch Pack	6	0	22 290
1.6 WT 120 ch Pack AllGrip	6	0	24 190
1.6 WT 120 ch Style AllGrip BVA	6	0	26 990
1.6 DDS 120 ch Privilège	6	0	22 590
1.6 DDS 120 ch Privilège AllGrip	6	0	24 490
1.6 DDS 120 ch Pack	6	0	24 290
1.6 DDS 120 ch Pack AllGrip	6	0	26 190
1.6 DDS 120 ch Style	6	0	25 990
1.6 DDS 120 ch Style AllGrip	6	0	27 890

#### SX4

2.0 DDS 135 ch GL	7	0	17 940
2.0 DDS 135 ch GLX 4x4	7	250	20 270

#### GRAND VITARA

1.9 DDS 129 ch (3 portes)	8	2 200	25 790
1.9 DDS 129 ch (5 portes)	8	2 200	28 290

#### TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>IQ ICONIC</b>			

1.0 WT-i 68 ch Iconic Multidrive	4	0	15 000
1.0 WT-i 68 ch Iconic Pack Multidrive	4	0	17 000
<b>NOUVELLE AYGO (3 PORTES)</b>			
<b>NOUVELLE AYGO (5 PORTES)</b>			

1.0 WT-i 68 ch x	3	150	10 500
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	150	12 000

<b>NOUVELLE YARIS (3 PORTES)</b>			
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	13 500
1.0 VVT-i 69 ch Tendance	4	0	14 400
1.0 VVT-i 100 ch Style	6	0	17 250
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 200
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 100
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	18 800

<b>NOUVELLE YARIS (5 PORTES)</b>			
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	14 100
1.0 VVT-i 69 ch Tendance	4	0	15 000
1.0 VVT-i 100 ch Style	6	0	17 250
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 200
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 100
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	18 800

<b>NOUVELLE POLO (3 PORTES)</b>			
1.0 60 ch take up!	3	0	10 000
1.0 60 ch BlueMotion take up!	3	0	10 550
1.0 60 ch move up! ASG5	3	0	12 180
1.0 75 ch take up!	4	0	10 780
1.0 75 ch BlueMotion take up!	4	0	12 520
1.0 75 ch move up! ASG5	4	0	12 850

<b>NOUVELLE POLO (5 PORTES)</b>			
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	13 500
1.0 VVT-i 69 ch Tendance	4	0	14 400
1.0 VVT-i 100 ch Style	6	0	17 250
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 200
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 100
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	18 800

**GOLF VII (3 PORTES)**			

<tbl\_r cells="4" ix="1" maxcspan="1" maxrspan="

Je vais le mettre au fond  
d'un tiroir pour qu'il ne  
s'abîme jamais.



**S'ils mentent à leurs enfants, imaginez ce qu'ils  
vous raconteront pour vous vendre leur voiture.**

Pour acheter votre véhicule d'occasion en toute confiance :

**Das WeltAuto.**

Les Occasions garanties du Groupe Volkswagen.



aj

# LA COTE DE L'OCCASION

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
<b>ALFA ROMEO</b>						
<b>MiTo</b>						
1.4 T-JET 170 ch QV	★★★★	16515	14820	13030	11250	9990
1.3 JTDm s/s 85 ch Distinctive	★★★★★	14000	11990			
1.3 JTDm s/s 95 ch Distinctive	★★★★★	14675	11185	9705	8955	8175
1.6 JTDm s/s 120 ch Distinctive	★★★★★	15555	13275	11440	9470	8820
<b>147</b>						
1.9 JTD M-JET 120 ch Distinctive	★★★★★				9065	7030
1.9 JTD M-JET 150 ch Distinctive	★★★★				9250	8930
<b>GIULIETTA</b>						
1.4 TB 170 ch s/s Distinctive	★★★	19150	16800	14515	12510	
1.6 JTDm 105 ch s/s Distinctive	★★★	17230	14430	12675	10930	
2.0 JTDm 140 ch s/s Distinctive	★★★	17715	14710	12840		
2.0 JTDm 170 ch s/s Distinctive	★★★	19420	16225	14250	12270	
<b>159</b>						
1.9 JTDm 120 ch Distinctive	★★★★				9125	7690
2.0 JTDm 136 ch Distinctive	★★★	19250	16020	12320	11455	
1.9 JTDm 150 ch Distinctive	★★★				11170	9755
2.0 JTDm 170 ch Distinctive	★★★★	19530	17070	13125	10175	8580

## Audi Occasion

**Aliantis Trocadéro**  
76 rue de Longchamp - Paris 16  
Tél. 01 56 26 12 20

**Aliantis Paris Ouest**  
1 pl. Guynemer - 78 St Germain en L  
Tél. 01 39 21 50 50

[www.aliantis.com](http://www.aliantis.com)

<b>A1</b>	1.4 TFSI 185 ch Ambition Luxe S tronic	★★★★	23615	20495	17920	
	1.6 TDI 90 ch Ambiente	★★★★	16795	14350	12185	
	1.6 TDI 105 ch Ambiente	★★★★★	17990	15355	13030	11460
	2.0 TDI 143 ch Ambition	★★★★	20265	17195		
<b>A3</b>						
	1.4 TFSI 122-125 ch Ambiente	★★★★	20225	18460	16165	13755
	1.8 TFSI 160-180 ch Ambiente	★★★★		19680	17180	14565
	1.6 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	20620	17810	15190	12700
	2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	★★★★	23895	19015	16260	13640
	2.0 TDI 170-184 ch Ambiente	★★★	24040	19510	16625	13865
<b>A3 CABRIOLET</b>						
	1.2 TFSI 105 ch Ambition	★★★★	22820	20140	17200	14660
	1.4 TFSI 125 ch Ambiente	★★★★	23255	20440	17405	
	1.8 TFSI 160 ch Ambiente	★★★★	25825	22710	19300	16345
	1.9 TDI 105 ch Ambition	★★★★	24310	20605	16035	12820
	2.0 TDI 140-150 ch Ambition	★★★★	26635	22715	17885	14470
<b>A4</b>						
	1.8 TFSI 160-170 ch Ambiente	★★★★	23000	19195	16645	14495
	2.0 TDI 136 ch Ambiente	★★★★	22870	19680	17015	14240
	2.0 TDI 143-150 ch Ambiente	★★★★	24755	21625	17045	14315
	2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★	26090	22460	18065	15200
	2.7 TDI 190 ch Ambiente	★★★★			18385	15305
	3.0 TDI 204 ch Ambiente	★★★★	27900	24010		13050
<b>A4 ALLROAD QUATTRO</b>						
	2.0 TDI 143-150 ch Ambiente	★★★★	31470	27585	22635	19330
	2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★	34020	29465	24415	10850
<b>A5 COUPE</b>						
	2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★	31315	26780	21105	17185
	2.7 V6 TDI 190 ch Ambiente	★★★★			22420	18210
	3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic A	★★★★	33655	28775	24895	20135
<b>A5 CABRIOLET</b>						
	2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★★		27030	25465	21040
	2.7 TDI 190 ch Ambiente	★★★★			29635	24280
	3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic	★★★★	37240	30350	30185	24490
<b>A6</b>						
	2.7 TDI 190 ch Ambiente	★★★★			23040	21075
	3.0 TDI 240 ch Quattro Ambiente	★★★★				18015
	3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic	★★★★	36785	30920	24320	18435
	3.0 BITDI 313 ch Quattro A.Luxo Tip.	★★★★★	45770	38820		15700
<b>A6 ALLROAD QUATTRO</b>						
	2.7 TDI 190 ch Ambiente Tiptronic A	★★★★			24970	21240
	3.0 TDI 204 ch Ambiente	★★★★	40330	35340		18860
	3.0 TDI 240-245 ch Ambiente	★★★★	42710	37500	25160	21405
	3.0 BITDI 313 ch Ambiente Tiptronic	★★★★★	49745	43670		19005
<b>A7 SPORTBACK</b>						
	3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic 8 A		42950	37100	29235	
	3.0 TDI 245 ch Q. Ambiente S tronic 7		48450	41950	32380	
	3.0 BITDI 313 ch Q. Ambiente Luxe 8		54300	47185		
<b>A8</b>						
	3.0 TDI 204 ch Avus Tiptronic A		61660	51975	43200	

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
3.0 TDI 250 ch Quattro Avus Tiptronic A		63030	52935	41035		
4.2 TDI 350 ch Quattro Avus Tiptronic A		71710	59635	46255	36990	33185
<b>Q3</b>						
2.0 TDI 140 ch Ambiente	★★★★	28175	25395			
2.0 TDI 177 ch Quattro Ambiente S tronic	★★★★	30340	27150			
<b>Q5</b>						
2.0 TDI 143-150 ch Quattro Ambiente	★★	31390	28080	24695	21250	
2.0 TDI 170-177 ch Quattro Ambiente	★★★	35290	30600	25585	21895	19300
3.0 TDI 240-245 ch Q. Amb. S tronic 7	★★★★	42450	36820	30220	25770	22665
<b>Q7</b>						
3.0 TDI 204 ch Quat. Amb. Tp. A 7PL		41980	36400	30240		
3.0 TD 245 ch Quat. Amb. Tip. A 7PL		43990	38205	32230		
4.2 V8 TDI 340 ch Quat. Amb. L Tip A 6PL		62920	54550	45270	37640	
<b>TT COUPÉ</b>						
1.8 TFSI 160 ch	★★★	26830	23055	20420	17000	14610
2.0 TFSI 200-211 ch	★★★★★	31080	26725	23690	19745	15875
2.0 TDI 170 ch Quattro	★★★	21000	22425	22680	19760	14000

**BMW**  
01 49 65 21 21  
**MONTROUGE**  
134-136 Avenue Aristide Briand (D920-N20)  
[www.ecm-car.com](http://www.ecm-car.com)

Centre BMW Service				Centre MINI Service			
<b>SÉRIE 1 5P.</b>							
120i 170 ch Confort				★★★★	17135	14300	
116d 115-116 ch Lounge	★★★★★	18930	14420	12235	9965		
118d 143 ch Lounge	★★★★★	23475	15565	13200	10690		
120d 177-184 ch Lounge	★★★★★	25100	16995	14425	12975		
123d 204 ch Confort	★★★★★		19485	16460	13705		
125d 218 ch Lounge	★★★★★	26325					
<b>SÉRIE 1 Coupé</b>							
120i 170 ch Confort	★★★★★	24165	21200	19200	16700		
125i 218 ch Confort	★★★★	26960	23625	21140	18365	16120	
118d 143 ch Confort	★★★★★	22585	18730	15645	12565		
120d 177 ch Confort	★★★★★	24515	20290	17040			
123d 204 ch Confort	★★★★★	27000	22330	18615	14785	12605	
<b>SÉRIE 1 CABRIOLET</b>							
120i 170 ch Confort	★★★★				15850	13655	
125i 218 ch Confort	★★★★★				20390	14440	
118d 143 ch Confort	★★★★★				14645	12490	
120d 177 ch Confort	★★★★★				15708	13375	
123d 204 ch Confort	★★★★★				15965	13490	
<b>SÉRIE 3</b>							
318i 143 ch Confort	★★★★★				16840	14300	13125
320i 170-184 ch Confort	★★★★	27815	24265	18070	15900	13340	
325i 218 ch Confort	★★★★★				21655	17680	15540
330i 272 ch Confort	★★★★★				16610	15565	13285
335i 306 ch Confort	★★★★★	34190	30740	20040	16560	14060	
316d 115 ch Edition	★★★★★	26160	21890	14650	12555		
318d 143 ch Confort	★★★★★	26660	22450	16370	13305	11750	
320d 163 ch Ed Edition	★★★★★		24010	22500	14876		
320d 177-184 ch Confort	★★★★★	35525	29485	17825	15840	13400	
325d 197-204 ch Confort	★★★★★	35840	31025	19045	15705	13360	
330d 231-245-254 ch Confort	★★★★★	36020	32040	20810	17085	14455	
335d 286 ch Confort A	★★★★★			24575	19765	17560	
<b>SÉRIE 3 Coupé</b>							
320i 170 ch Confort	★★★★	28120	24090	20300	17165	14325	
325i 218 ch Confort	★★★★★	31860	27220	22755	19185	14585	
330i 272 ch Confort	★★★★★	36040	30540	24070	20380	16340	
335i 306 ch Confort	★★★★★	39580	33680	25260	21045	18670	
320d 177-184 ch Confort	★★★★★	28980	24870	19835	16300		
325d 184-197 ch Confort	★★★★★	31160	26685	21085	17295	13585	
330d 231-245 ch Excellis	★★★★★	33520	28655	22640	18480		
335d 286 ch Confort Steptronic	★★★★★	30420	23605	18985	15300		
<b>SÉRIE 3 Cabriolet</b>							
330i 272 ch Confort	★★★★★	38745	32000	26865	21910	18430	
335i 306 ch Confort	★★★★★	40205	33095	27530	22345	18535	
320d 184 ch Confort	★★★★★	32375	27375	22975	19335		
325d 204 ch Exclusive	★★★★★	36920	31220	26360	22230	14905	
330d 245 ch Confort	★★★★★	40670	34575	29660	23760	16370	

# VENDRE VOTRE VOITURE

- Estima
- Sans
- Vend

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
<b>SÉRIE 3 GRAN TURISMO</b>						
320d 184 ch Executive		37020				
<b>SÉRIE 5</b>						
525d 204-218 ch Confort	★★★★	33945	29980	25830	21465	16245
530d 245-258 ch Excellis	★★★★	40340	34540	27800	19565	17235
535d 300-313 ch Excellis A	★★★★	44110	37095	31150	20445	17815
<b>SÉRIE 5 GRAN TURISMO</b>						
530d 245 ch Exclusive A	★★★★	23100	44505	36740	30640	
535d xDrive 300 ch Excellis A	★★★★	54420	41675	34420		
<b>SÉRIE 6</b>						
635d Coupé 286 ch A				30100	25075	21560
635d Cab 286 ch A				36660	30770	26975
<b>SÉRIE 7</b>						
730d A		57840	40395	31060	24915	20635
740d / 745d Exclusive A		70450	51400	40110	32725	
750d Luxe		81090				
<b>X1</b>						
sDrive 18d 143 ch Confort	★★★★	28275	22845	19645	16425	
xDrive 20d 163 ch EfficientDynamics	★★★★	27000				
sDrive 20d 177-184 ch Confort	★★★	30355	22740	19570	16265	
xDrive 23d 204 ch Confort A	★★★★		27430	23500	19540	
<b>X3</b>						
xDrive 20d 177-184 ch Confort	★★★★	33955	29670	25915		
xDrive 30d 218-254 ch Confort	★★★★	39080	34480	30620		
<b>X5</b>						
xDrive 3.0d 235 ch A	★★★★★	42500	35590	30630	26110	
xDrive 40d 306 ch A	★★★★★	50085	41840	33045	28040	
xDrive M50d 381 ch A	★★★★★	66110	55430			
<b>X6</b>						
xDrive 30d 235-245 ch Exclusive A		61740	52865			
xDrive 35d 286 ch Exclusive A		64695	55170			
xDrive 40d 306 ch Exclusive A		70980	61975			
<b>Z4 ROADSTER</b>						
18i 156 ch		23280				
23i 184 ch		30095	29925			
23i 204 ch				22880	19470	17100
xDrive 28i 245 ch		34625				
xDrive 30i 306 ch			28300			
xDrive 35i 340 ch		38400	42450	36040		

CHEVROLET						
<b>SPARK</b>						
1.0 68		6700	5195	4390	3635	
1.2 81 LT		7190	7040	5930	4875	
<b>AVEO</b>						
1.4 100 ch LT		10320	9130	6680	5285	4650
1.3 VCDI 75 ch s/s LS		9190	7840			
<b>CRUZE</b>						
1.7 VCDI 130 ch / 2.0 VCDI 125 ch LS	★★★★	16485	11370	9940	8365	7250
2.0 VCDI 150-163 ch LT	★★★★	16745	12655	10375	8980	7740
<b>ORLANDO</b>						
2.0 VCDI 130 ch LT+		19065	14375	12400		
2.0 VCDI 163 ch LTZ		20515	15220	13135		
<b>CAPTIVA</b>						
2.0 VCDI 163 ch LS / Family Pack	★★★★	21095	17295	14265		
2.0 VCDI 184 ch LTZ	★★★	25275	20815	17210		
CHRYSLER						
<b>PT CRUISER</b>						
2.2 CRD Limited	★★★★★			11145	9355	8205
<b>300C</b>						
3.0 CRD A	★★★★			19520	16515	14505
<b>GRAND VOYAGER</b>						
2.8 CRD LX A	★★★			18060	14870	13825
CITROËN						
<b>C1</b>						
1.0 Airdream	★★★★	8320	6755	6360	4535	3970
HDI 55 ch Airdream	★★★★				5290	4580
<b>C3</b>						
1.1	★★			8170	6895	5700
VTI 68 ch Attraction	★★★★	9285				5120
1.4 Ambiance	★★★		8685	7355	6120	5650
VTI 95 ch	★★★★	11680	10075	8500	6995	
VTI 120 ch Exclusive	★★★★	12820	11090	9305	7630	
1.4 HDi	★★★★	9905	8220	8495	6360	5520

# VENDRE VOTRE VOITURE

- Estimation **en 2 min**
  - **Sans obligation** d'acheter une nouvelle voiture
  - **Vendue et payée en 24h !**

[www.AramisAuto.com](http://www.AramisAuto.com)

0 811 365 804

(prix d'un appel local)

AramisAuto.com

# La cote de l'occasion

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
1.6 HDi 90 ch	★★★★	11580	10205	8930	7360	5885
HDI 110-115 ch	★★★★	13735	11265	9715	8295	6945
<b>C3 PICASSO</b>						
Vti 95 ch Attraction	★★★★	10905	9475	8215	6995	6240
Vti 120 ch Confort	★★★★	13650	10900	9400	7830	7020
HDI 90 ch Airdream Attraction	★★★★	12120	10380	8545	6950	6015
HDI 110 ch Airdream Confort	★★★★	15435	12215	10100	8055	6885
<b>D53</b>						
Vti 95 ch Chic	★★★★		11995	10415	8955	
Vti 120 ch So Chic	★★★★	15335	13155	11480	9735	
THP 150-155 ch Sport Chic	★★★★	14865	12905	10890		
e-HDI 90 ch / HDI 90 ch So Chic	★★★★	18135	13795	11645	10025	
e-HDI 110-115 ch Sport Chic	★★★★	18685	15575	13330	10810	
<b>C4</b>						
Vti 95 ch / 1.4 90 ch	★★★★	12530	10030	8280	7395	6485
Vti 120 ch	★★★★	13550	10870	8985	7375	6485
THP 140 ch	★★★★			8820		7705
THP 150 ch Exclusive	★★★★	17560	14125	11670	8675	7600
HDI 92 ch	★★★★	14150	11590	10125	7885	6860
HDI 110 ch Exclusive	★★★★	16800	12155	10630	8445	7405
HDI 140-150 ch Exclusive	★★★★	18940	15630	13700	9670	8485
<b>D54</b>						
Vti 120 ch Chic	★★★★	16885	14805	12590		
THP 160 ch So Chic BMP6	★★★★	24030	20265	17330		
HDI 110-115 ch Chic	★★★★	21565	14750	11830		
HDI 135 ch So Chic	★★★★	21565				
HDI 160 ch So Chic	★★★★	21740	17800	14220		
<b>C4 PICASSO</b>						
HDI 110 ch Airdream	★★★★	15890	12875	10935	9155	8955
e-HDI 115 ch Attraction	★★★★	18255				
HDI 138 ch Confort BMP6	★★★★			10340		9510
HDI 150 ch Millénium	★★★★	14784	12585			
<b>C4 AIRCROSS</b>						
HDI 115 ch Attraction		18830	16010			
HDI 150 ch Confort		21385	18175			
<b>C5</b>						
HDI 110-115 ch Attraction	★★★★	15840	12580	10725	9180	7995
HDI 140 ch Confort	★★★★	19530	15450	13045	11020	9885
HDI 160-173 ch Exclusive	★★★★	19910	16100	13615	11550	10645
HDI 200 ch Exclusive	★★★★	23975	19290	15990		
<b>D55</b>						
e-HDI 110 ch Airdream Chic BMP6	★★★★	21840				
HDI 160 ch So Chic	★★★★	25365	22080			
Hybrid4 So Chic BMP6	★★★★	28365	24240			
<b>C6</b>						
V6 HDi 240 ch Exclusive A	★★★★★		23885	19945	15150	
<b>C8</b>						
2.0 HDI 138 ch Airplay		21055	16205	13975	12470	9675
2.2 HDI 160-173 ch Airplay		22600	17830	15385	12270	10615
<b>C-CROSSER</b>						
HDI 160 ch Exclusive	★★★★	22905	18865	17750	14900	12000
<b>DACIA</b>						
<b>SANDERO</b>						
1.2 75 ch / 1.4 MPI 75 ch Ambiance	★★★★	6045	5615	5090	4390	3920
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★	7740	6975	6080	5530	5790
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★★	9065	8800	6630	5775	5350
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	★★★★	10460	9425	7530	6805	6115
<b>LOGAN</b>						
1.2 75 ch / 1.4 MPI	★★	5760	5165	4610	3770	3325
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★	7475	6825	5230	4940	4385
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★★	8130	7915	5910	5155	4500
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	★★★★	9475	8320	6700	5825	5080
<b>LOGGY</b>						
1.5 dCi 90 ch Ambiance	★★★★	11690	10255			
1.5 dCi 110 ch Ambiance	★★★★	11515	10115			
<b>DUSTER</b>						
1.5 dCi 90 ch 4x2 Ambiance	★★★★	13170	10945	10015	8400	
1.5 dCi 110 ch 4x2 Ambiance	★★★★	13575	11315	10345	9060	
<b>FIAT</b>						
<b>500</b>						
1.3 Mjet 75 ch Pop	★★★★					
1.3 Mjet 95 ch s/s Lounge	★★★★	12155	10485	9340	7690	5555
<b>500L</b>						
1.3 Mjet 85 ch Easy BVA		15590				
1.6 Mjet 105 ch Easy		16655				
<b>PANDA</b>						
0.9 85 ch TwinAir Easy	★★★★	10110	8640			
1.3 Mjet Emotion	★★★★	11715	7065	5800	5175	
<b>GRANDE PUNTO</b>						
1.3 Mjet 90 ch Dynamic	★★★★					
1.6 Mjet 120 ch Emotion	★★★★					
<b>PUNTO EVO</b>						
1.2 65-69 ch Dynamic	★★	8715	7645	6410	5570	
1.4 77 ch Dynamic	★★★★	8855	7920	6460	5830	
1.4 MultiAir 105 ch s/s Dynamic	★★★★	9910	8330	7475	6390	
1.3 Mjet 75 ch s/s Dynamic	★★★★	9635	8030	6285	5280	
1.3 Mjet 85 ch s/s Dynamic	★★★★	10310	8735	7145	6030	
<b>BRAVO</b>						
1.4 90 ch Dynamic	★★					
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	★★★★	11750	9910	7720	6320	5405
1.4 MultiAir 140 ch Emotion /	★★★★	12500	10540	7875	6410	5420
1.4 T-Jet 150 ch Elegance	★★★★	13380	11280	8875	6940	6335
1.6 Mjet 90 ch Dynamic /	★★★★					
1.9 Mjet 90 ch Dynamic	★★★★	13465	11205	8340	6545	5370
1.6 Mjet 105 ch Dynamic	★★★★	13645	11350	8660	7005	5680
<b>IDEA</b>						
1.3 Mjet 95 ch s/s Dynamic			8570	6850	5530	4620
<b>SEDIČI</b>						
1.9 Mjet 4x2 Dynamic				10310	8750	6715
2.0 Mjet 4x4 Dynamic		17560	11335	9175	7820	5560
<b>ULYSSE</b>					8780	7215
2.0 Mjet Active						
<b>FREEMONT</b>						
2.0 Mjet 140 ch 4x2		22665	18970			
2.0 Mjet 170 ch 4x2		23860	20235			
<b>FORD</b>						
<b>KA</b>						
1.2 69 ch Trend / Titanium	★★★★	8575	7800	6340	5310	5060
1.3 TDCi 75 ch s/s Titanium	★★★★	9190	8555	7025	6350	5620
<b>FIESTA</b>						
1.6 120 ch Ghia	★★★★	11560	10675	9075	7725	6455
1.0 EcoBoost 125 s/s Titanium	★★★★	14420	11575			
1.4 TDCi 68-70 ch Ghia	★★★★	8230	7055	5910	5165	

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
1.5 TDCi 75 ch Trend	★★★★	9725				
1.6 TDCi 95 ch Ghia	★★★★	10635	9810	8460	7130	6680
<b>FUSION</b>						
1.6 100 ch Plus				7820	6565	5720
1.4 TDCi 68 ch Plus					6320	5540
1.6 TDCi 90 ch Plus					6680	5860
<b>FOCUS</b>						
1.6 T-VCT 125 ch Titanium PowerShift A	★★★★	16645	13540</			

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
200 BlueEfficiency Fascination	★★★	27650	23955			
250 Fascination	★★★	31995	27785			
180 CDI Fascination	★★★	22450	18940			
200 CDI Fascination	★★★★	23715	20025			
220 CDI Fascination	★★★★	30735	25800			
<b>CLA</b>						
180 BlueEfficiency Inspiration	★★	22570				
200 BlueEfficiency Fascination	★★★	30875				
250 Fascination	★★★	34635				
180 CDI Fascination	★★★	27965				
200 CDI Fascination	★★★★	33740				
220 CDI Fascination	★★★★	37370				
<b>CLASSE B</b>						
160 BlueEfficiency Classic / 150	★★		12980	11315	10420	
180 BlueEfficiency / 170	★★★	19805	16835	14230	12325	10975
200	★★★	22115	18600	15390	1320	11860
250 Design	★★★★	27860	19485			
200 Turbo						
180 CDI	★★★★	24065	20910	14600	12235	10405
200 CDI	★★★★	23575	20535	16100	13280	11230
<b>CLASSE C</b>						
180 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★	25645	21290	18415	14905	
200 CDI BlueEfficiency Classic	★★★	27065	22355	19140	14885	13675
220 CDI BlueEfficiency Classic	★★★★	28870	23895	20390	15810	13580
250 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★★★	31785	26475	22840	16470	14085
320 / 350 CDI Avantgarde	★★★★	36546	30415	22210	20140	15750
300 CDI BE Avantgarde 4-MATIC A	★★★★	36930	30730			
<b>SLK</b>						
200 K						
250 K BlueEfficiency BVA						
280 / 300						
350						
250 CDI BlueEfficiency BVA						
<b>CLASSE E</b>						
200 CDI Classic	★★	30305	28785	24735		
220 CDI Classic	★★	31315	30425	25830	19560	17170
250 CDI BE Avantgarde Executive	★★★	34925	31980	27135	20510	17975
300 BlueTEC Classic BVA	★★★	37345	34115	28965		
320 / 350 CDI Classic BVA	★★★★	40240	35885	30260	23540	20520
<b>CLASSE E COUPE</b>						
220 CDI BlueEfficiency	★★	34700	28535	24280	20405	
250 CDI BlueEfficiency	★★★	37080	30185	25710	21515	18580
350 CDI BE Executive A	★★★★★	46195	36140	30660	25780	22275
<b>CLASSE E CABRIOLET</b>						
220 CDI BlueEfficiency	★★	36915	31270	26120	21785	
250 CDI BlueEfficiency	★★★	38395	32905	27505	22860	
350 CDI BE Executive BVA	★★★★★	47700	38240	30910	25610	
<b>CLS</b>						
250 CDI BlueEfficiency BVA	★★★★	48840	42535	35170		
320 CDI A / 350 CDI	★★★★	52465	45460	35795	24680	21150
<b>CLASSE S</b>						
250 CDI L BlueEfficiency BVA		51865	40280	33385		
350 CDI / 320 CDI		60595	46730	40100	30890	26275
<b>SL ROADSTER</b>						
300 BVA						
350 BlueEfficiency BVA		72730	63170	51125	43840	39250
500 BlueEfficiency BVA		90985	78970	62710	53865	48275
<b>CLASSE R</b>						
300 CDI 7 PL BE BVA						
<b>GLK</b>						
200 CDI BlueEfficiency		29490	25615			
220 CDI BlueEfficiency		30785	26715	22445	18550	
250 CDI BlueEfficiency 4MATIC BVA		38390	33355	26435	21910	
350 CDI / 320 CDI		41560	36125	27130	22150	18890
<b>CLASSE M</b>						
300 / 280 CDI BVA						
320 CDI BVA						
250 BlueTEC BVA		45940	39860	30120	25320	22065
300 CDI BlueEfficiency BVA		34020	31735	26525		
350 BlueTEC BVA		49745	43175			
<b>GL</b>						
320 CDI A / 350 CDI		56265	50990	43975	36875	32730
420 CDI A / 450 CDI				47985	40000	35645
<b>MINI</b>						
<b>MINI CABRIOLET</b>						
One 95-98 ch	★★★	13340	12045	11020	8760	7640
Cooper 120-122 ch	★★★	13550	12160	10960	9315	8135
Cooper S 184 ch	★★★★	16050	14370	12940	10675	9340
D 112 ch Cooper	★★★★	20605	18405	16515	13060	11145
211 ch John Cooper Works	★★★★	24525	21960	19750	15710	13855
D 110 ch Cooper	★★★★	15035	13360	11840	9840	8510
SD 143 ch Cooper S	★★★★	17195	15085	13295		
<b>MINI COUPÉ</b>						
122 ch Cooper	★★★★	16845	15075	13450	11815	
184 ch Cooper S	★★★★	19395	17190	15165	12820	11465
SD 143 ch Cooper S	★★★★	22740	20110	17590	15130	13110
<b>MINI CLUBMAN</b>						
95 ch One	★★★	14480	12930	11625	9940	8685
120 ch Cooper	★★★	17475	15520	13885	11165	9785
184 ch Cooper S	★★★★	21310	18930	16835	12665	12275
D 90 ch One	★★★★	14880	12940	11280		
110 ch Cooper	★★★★	18380	15960	13975	10190	8660
SD 143 ch Cooper S	★★★★	20795	18030	15680		
<b>MINI PACEMAN</b>						
122 ch Cooper	★★★★	21450				
184 ch Cooper S	★★★★	24660				
D 90 ch One	★★★★	24490				
SD 143 ch Cooper S	★★★★	26070				
<b>MINI COUNTRYMAN</b>						
98 ch One	★★★	17340	15570	14135		
122 ch Cooper	★★★	19270	17260	15450		
184 ch Cooper S	★★★★	23615	21080	18910		
218 ch John Cooper Works	★★★★	29690				
D 90 ch One	★★★★	18830	16865	15100		
D 112 ch Cooper	★★★★	21060	18720	16740		
D 143 ch Cooper S	★★★★	24110	21470	19380		
<b>MITSUBISHI</b>						
<b>ASX</b>						
1.8 DI-D Instyle		21205	17070	16500		
1.8 DI-D Instyle 4x4		23185	20475	17170		
<b>OUTLANDER</b>						
2.2 DI-D 156 Instyle TC-SST		29840	23310	19065	15905	
2.2 DI-D 177 Instyle			23390	16910		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
<b>PAJERO LONG</b>						
3.2 DI-D Instyle BVA		36940	31365	26185	22405	19215
<b>PIXO</b>						
1.0 68 ch Acenta		6540	5580	4705	3990	
<b>MICRA</b>						
1.2 65 ch Acenta	★★					
1.2 80 ch Acenta	★★★	10000	8100	6550	6175	4950
1.4 88 ch Lolla Lempicka	★★★	10075	8145		7355	6310
1.2 DIG-S Acenta						
1.5 dCi 86 ch Lolla Lempicka					6415	5545
<b>NOTE</b>						
1.4 88 ch Visia		11970	10365	8640	6	

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
<b>FLUENCE</b>						
dCi 110 ch Dynamique		11270	8225	7240		
<b>LAGUNA</b>						
2.0 dCi 175 ch Bose Edition	★★★★	19580	16905	14195	13085	9860
<b>SCÉNIC III</b>						
dCi 105-110 ch Authentique	★★★★	16155	12670	12000	8685	7405
dCi 130 ch Dynamique	★★★★	18795	15940	12600	10400	8800
dCi 150 ch Privilège	★★★★	21600	17015	13270	11015	9330
dCi 160 ch Jade	★★★★			13735	11380	9830
<b>LATITUDE</b>						
dCi 150 ch Initiale		22190	18450	15810		
dCi 175 ch Initiale A		22715	18880	16130		
<b>ESPACE IV</b>						
2.0 dCi 130 ch 25 ans	★★★★	22930	16740	13560	11230	8700
2.0 dCi 150 ch 25 ans	★★★★	24005	17510	14680	11875	9835
2.0 dCi 175 ch Initiale	★★★★	25935	20165	17085	15520	10450
<b>KOLEOS</b>						
2.0 dCi 150 ch Bose Edition	★★★★	19390	16565	12960	11000	10330
2.0 dCi 175 ch 4x4 Exception	★★★★	24245	20880	14980	12845	11390
<b>9-3 SPORT HATCH</b>						
1.9 TID 120 ch Linear				9175	7730	
1.9 TTID 160 ch Griffin				12625	9895	8345
1.9 TTID 180 ch Aero				12850	10620	8805
<b>9-5 BERLINE</b>						
1.9 TID 150-160 ch Griffin				17150	13545	9365
2.0 TTID 190 ch Aero				20780	16150	
<b>SEAT</b>						
<b>Mii</b>						
1.0 60 ch Reference		8975	5730			
1.0 75 ch Reference		9610	6465			
<b>IBIZA</b>						
1.2 TDI 75 Gran Via /						
1.4 TDI 80 ch Reference	★★	10425	9120	8980	6935	4735
1.6 TDI 90 ch Style	★★★★	10580	9175	8855	7095	6070
2.0 TDI 143 ch FR	★★★★	13975	12060	10150	8085	6145
<b>LEON</b>						
1.6 TDI 105 ch Reference	★★★★★	18385	12185	10595	8885	7515
2.0 TDI 140 ch Style	★★★★	21100	13305	11575	9870	8565
2.0 TDI 170 ch FR	★★★★	15985	13990	12145	10140	8890
<b>ALTEA</b>						
2.0 TDI 136-140 ch Gran Via		16770	13335	11005	8435	7325
2.0 TDI 170 ch FR		17120	15380	13060	11180	7860
<b>EXEO</b>						
2.0 TDI 120 ch Gran Via		16245	12525	10640	9100	
2.0 TDI 143 ch Gran Via		19740	16200	13700	11540	
2.0 TDI 170 ch Sport		20205	16705	12750	10945	
<b>ALHAMBRA</b>						
2.0 TDI / 1.9 TDI 115 ch Style		22850	18950	16355	11340	7725
2.0 TDI 140 ch Style		23350	19675	16975	12050	8000
2.0 TDI 170 ch Style L		26715	21825	18600		
<b>SKODA</b>						
<b>CITIGO</b>						
1.0 MPI 60 ch Active		6835				
1.0 MPI 75 ch Active		7270				
<b>FABIA</b>						
1.2 TDI 75 / 1.4 TDI 80 ch Ambiente	★★★★★	12115	10400	8580	6315	5290
1.6 TDI 90 ch Active	★★★★	12055	10330	8920		
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	13445	11045	9090	7515	5505
<b>OCTAVIA</b>						
1.4 TFSI 122 ch Classic	★★					
1.4 TSI 140 ch Active	★★★★	17280		9635	8265	7285
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	15635				
2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	★★★★	18740	15035	13215	10480	9345
2.0 TDI 170-184 ch RS	★★	22235	16840	13525	10935	9660
<b>ROOMSTER</b>						
1.6 TDI 90 ch Ambition		13490	10565	9090	7545	
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente		14285	11750	9760	8105	
<b>SUPERB</b>						
1.6 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	19880	15640	12355	9260	7940
2.0 TDI 140 ch Ambiente	★★★★	22470	16465	12155	9580	8240
2.0 TDI 170 ch /	★★★★	28130	19380	14410	10745	9125
<b>YETI</b>						
1.6 TDI 105 ch Greenline	★★★★	15710	13710	11810		
2.0 TDI 110 ch Active	★★★★	16955	14150	11815	9890	
2.0 TDI 140 ch 4x4 Ambition	★★★★	20175	16965	14160	11915	
<b>SMART</b>						
<b>FORTWO COUPÉ</b>						
1.0 71 ch MHD Passion	★★★★★	9900	8425	6910	5625	4940
1.0 84 ch Passion	★★★★	10215	8695	7980	6915	4870
1.0 102 ch Brabus	★★	14240	12070	9785	8580	
0.8 CDI 45-54 ch Pulse	*	9615	8035	6780	3740	2870
<b>SUBARU</b>						
<b>SWB Croissy</b>						
Marne la Vallée						
Véhicules neufs & Occasions						
01 64 68 40 00						
croissy@subaru.fr						
<b>TREZIA</b>						
1.4D 90 ch L		14530	12630	10485		
<b>FORESTER</b>						
2.0 XS		22705	21315	16975	13520	11790
<b>IMPREZA</b>						
2.5 165 WRX STI S		31050	26960	23580	21870	20290
2.0 Sport				15605	12865	11525
<b>SUZUKI</b>						
<b>ALTO</b>						
1.0		7740	5440	4790	4050	3585
<b>SPLASH</b>						
1.0 65 ch GL		8650	6680	5440	4435	3845
1.2 WT 86 ch GLSA		9185	8485	6830	5210	4510
1.3 DDIS 75 ch GLS				6730	5360	4530
<b>SWIFT</b>						
1.2 WT / 1.3 92 GL / In the City		9765	8445	8095	7210	6050
1.3 DDIS 75 ch In The City		10680	9185	7985	7450	6220
<b>SX4</b>						
1.6 DDIS GL		13515	11850	9240	7640	6595
2.0 DDIS / 1.9 DDIS GLX		15280	13400	10865	8985	7225
<b>GRAND VITARA</b>						
1.9 DDIS		18380	17665	15105	12670	10140

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
<b>KIZASHI</b>						
2.4 VVT 4x2 Sport				21795	18400	15410
<b>TOYOTA</b>						
<b>iQ</b>						
WT-i 68 ch				12240	11985	7680
WT-i 100 ch s/s				12785	12315	8235
D-4D 90 ch				13050	12580	7940
<b>AYGO</b>						
1.0 WT-i				7020	6145	5840
D-4D Sport					6335	5275
<b>YARIS</b>						
1.0 69 ch WT-i UP				9485	8280	7085
WT-i 87-100 ch s/s Lounge				11415	9955	8250
HSD 100 ch Active				14185	12385	7235
D-4D 90 ch Confort	</td					

vous présente une nouvelle croisière du 13 au 22 septembre 2015



10 JOURS / 9 NUITS  
à partir de

1190€  
SEULEMENT

En PENSION COMPLÈTE  
et boissons incluses aux repas\*  
au départ de Nice

Prix TTC/pers. en cabine double  
Forfait de séjour inclus

\* sur une sélection de boissons

## LA CROISIÈRE Secrets DE ROIS & DE REINES

ITALIE ♦ ESPAGNE ♦ MAROC ♦ PORTUGAL



À BORD DU COSTA FORTUNA  
EN PARTENARIAT AVEC



S.A.R. Prince  
Charles-Philippe  
d'ORLÉANS

Membre de la famille  
royale de France



Jean-Christian  
PETITFILS

Historien et écrivain



Isabelle  
RIVIÈRE

Journaliste spécialiste  
de la monarchie britannique

RENSEIGNEMENTS & RESERVATION AU :

**01 41 33 57 57**

Du lundi au vendredi de 9h à 19h (prix d'un appel local)

OU SUR LE SITE :

<http://secrets.autojournalvoyages.com>

Avec  
**Stéphane Bern**

«Je vous ferai partager  
mes rencontres avec les Rois & les  
Reines d'aujourd'hui et vous livrera  
les secrets des grands et petits  
événements des familles royales.»

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à l'AUTO-JOURNAL CROISIÈRES - CS 50273 - 27092 EVREUX CEDEX 9

**OUI, JE SOUHAITE RECEVOIR GRATUITEMENT ET SANS ENGAGEMENT LA DOCUMENTATION  
COMPLÈTE de la croisière SECRETS DE ROIS & DE REINES proposée par l'Auto-Journal Croisières.**

En précisant  
le code avantage :  
**«AUTO JOURNAL»**

Mme  M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Date de naissance : \_\_\_\_\_

Tél. : \_\_\_\_\_ Email : \_\_\_\_\_

*Oui je souhaite bénéficier des offres de l'Auto-Journal et de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale)  OUI  NON*

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification des données vous concernant. Cette croisière est organisée en partenariat avec Costa Croisières : Costa Croisière S.p.A. France - Atout France 092100081. L'auto-journal est une publication du groupe Mondadori France, siège social : 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex. Crédit photo : ©Laurent Manac. © Benjamin Decoin. © istock.

C15RRBP



l'Auto-Journal est partenaire du  
N°1 des croisières en France



LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

**l'auto-journal**

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

**Évasion & 4x4**

**SCOOP X7**  
LE SUV VERSION  
GRAND LUXE



**BMW**  
SUR TOUS  
LES FRONTS !

NOUVEAU X1 PLUS SÉDUISANT  
ET PLUS TECHNOLOGIQUE



1<sup>er</sup> essai

**RENAULT  
KADJAR**

LE QASHQAI A-T-IL  
TROUVÉ SON MAÎTRE ?



1<sup>er</sup> essai

**AUDI Q7**

DÉMONSTRATION DE FORCE

Face-à-face

LAND ROVER  
DISCO SPORT/BMW X3



Super essai

**FIAT  
500X**

LA NOUVELLE  
STAR



ET AUSSI...

- MAZDA CX-3
- JEEP CHEROKEE
- HONDA CR-V
- KIA SORENTO

**+Guide d'achat**

Tous les prix, toutes les options, les bonus-malus

**EN VENTE ACTUELLEMENT**

# Référent sur le marché de l'automobile premium

**aj** LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE  
À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54 •
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - [julie.aldabo@mondadori.fr](mailto:julie.aldabo@mondadori.fr) •
- Graphiste : Alexandre Guillard - [alexandre.guillard@mondadori.fr](mailto:alexandre.guillard@mondadori.fr) • [www.autojournal.fr](http://www.autojournal.fr) •

**PREMIUM AUTOMOBILES**  
[www.premiumautomobiles-troyes.com](http://www.premiumautomobiles-troyes.com)



**20 EVOQUE disponibles** *A partir de* **33.500 €**



**15 DEFENDER en stock et en arrivage**



**15 DISCOVERY Sport - 10 RANGE ROVER Sport disponibles**



**NOUVEAU XC 90 disponible**

- 2 sites pour vous servir -

TROYES - 1H30 Sud Est de Paris - Autoroute A5 - sortie n°20 ou n°21 - 03 25 82 56 87  
AUXERRE - 1H30 Sud de Paris - Autoroute A6a - sortie n°19 - 03 86 51 10 03

## SÉRIES EDITION TOUT ÉQUIPÉES



CRÉDIT AUTO<sup>1)</sup>  
**0,9%**  
TAEG FIXE SUR 37 MOIS

[www.alfa-romeo.paris](http://www.alfa-romeo.paris)

**ALFA ROMEO MITO EDITION 11 990 €<sup>2)</sup>** SOUS CONDITION DE REPRISE

JANTES ALLIAGE 16", CLIMATISATION, RADIO CD MP3, VOLANT CUIR.

**ALFA ROMEO GIULIETTA EDITION 17 690 €<sup>3)</sup>** SOUS CONDITION DE REPRISE

JANTES ALLIAGE 16", CLIMATISATION AUTOMATIQUE, RADIO CD BLUETOOTH<sup>4)</sup> À ÉCRAN TACTILE, VOLANT CUIR.

Crédit Auto 0,9% TAEG fixe sur 37 mois. Crédit Auto au Taux Annuel Effectif Global fixe de 0,9% sur 37 mois. Soit 36 mensualités de 281,84 € pour 10 000 € empruntés.

Montant total dû par l'emprunteur : 10 146 €

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSÉMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Offre réservée aux particuliers validée jusqu'au 30/06/2015 dans le réseau Alfa Romeo participant, sur Mito et Giulietta pour un emprunt immédiat de 1 000 €. Crédit total du crédit 146,00 € dont 102,4 € de frais de dossier, 17,4% de montant emprunté, hors intérêt et taxes fiscales. Assurance facultative OASIA Assurance (4) TAEG fixe et indemnité Comptoir banque (4) TAEG fixe et indemnité Comptoir banque. Montant total du taux de l'assurance : 0,9% à 100%. Taxe d'abonnement : 0,22%. 1<sup>re</sup> échéance à 16 mois. Vous disposez d'un mois de rétractation. Sous réserve d'acceptation du dossier par FCA France : 54% au capital de 11 388 000 €, 8, rue Nicolas Copernic, 24 Espace - Troyes, 51000 985 000 RCS Versailles, N° ORIAS 0922698. (2) Prix pour une Alfa Romeo Mito Edition 78 ch S/S, soit remise Alfa Romeo 2 990 € sans condition au prix catalogue Alfa Romeo 2015 à réception 1 010 €. Modèle présenté : Alfa Romeo Mito Edition 1.4 MPi 78 ch S/S avec Option Peinture Punto Extra, série Roue Alfa au prix de 12 656 €. (3) Prix pour une Alfa Romeo Giulietta Edition 1.4 MPi 105 ch, soit remise Alfa Romeo 3 586 € sans condition au prix catalogue de 19 095 € et reprise 1 982 €. (4) Offres réservées pour tout achat d'une Alfa Romeo Mito Edition ou Alfa Romeo Giulietta Edition neuve jusqu'au 30/06/2015, réservées aux particuliers dans le réseau participant FCA France SA au capital de 96 000 000 € - 8, rue Nicolas Copernic, 24 Espace - Troyes, 51000 985 000 RCS Versailles.

Alfa Romeo France

EXPO

Alfa Romeo Mito Edition 78 ch. Émissions de CO<sub>2</sub> : 130 g/km. Consommation mixte : 5,6 l/100 km.

Alfa Romeo Giulietta Edition 105 ch. Émissions de CO<sub>2</sub> : 148 g/km. Consommation mixte : 6,4 l/100 km.

[www.alfaromeo.fr](http://www.alfaromeo.fr) 



STCA - 1 RUE LOUIS DELAGE - 95310 ST OUEN L'AUMONE

01 34 32 44 00

ESPACE SAINT GERMAIN - 4 ROUTE DE MANTES - 78240 CHAMBOURCY

01 30 06 03 03

GARAGE DE LA PISCINE - 14 RUE HENRI BECQUEREL - 60000 BEAUVAIS

03 44 02 84 00

## NOUVEAU RENEGADE LE SUV COMPACT DE JEEP.

Jeep avec EXFO

À PARTIR DE **215 € TTC/MOIS<sup>5)</sup> AVEC APPORT**

Location Longue Durée sur 48 mois et 60 000 km maximum.



**Renegade**

\* Exemple pour une Jeep<sub>®</sub> Renegade Sport 1,6 l MultiJet S&S 120 ch au tarif constructeur recommandé du 04/05/2015, en location longue durée sur 48 mois et 60 000 km maximum, soit 48 loyers mensuels de 215 € TTC après un apport de 3 300 € TTC. Offre non cumulable valable jusqu'au 30/06/2015 et réservée aux particuliers dans le réseau Jeep<sub>®</sub> participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par FAL Fleet Services, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic - TRAPPES 78003 Yvelines Cedex 9 - RCS Versailles 413 360 181. Jeep<sub>®</sub> est une marque déposée de FCA US LLC.

Consummations mixtes gamme Renegade (l/100 km) de 4,6 à 6,9. Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) de 120 à 160. Modèle présenté : Jeep<sub>®</sub> Renegade Limited 1,4 l MultiAir S&S 140 ch 4x2 BVM6 avec coloris Omaha Orange, Jantes 18" Adventure et Pack Visibilité + à 350 € TTC / mois après un apport de 3 300 € TTC.

**Jeep**

STCA - 1 RUE LOUIS DELAGE - 95310 ST OUEN L'AUMONE 01 34 32 44 00

ESPACE SAINT GERMAIN - 4 ROUTE DE MANTES - 78240 CHAMBOURCY 01 30 06 03 03

GARAGE DE LA PISCINE - 14 RUE HENRI BECQUEREL - 60000 BEAUVAIS 03 44 02 84 00

Fiat avec EXPO



**PUNTO «Italia» 9 390 €<sup>6)</sup>** SOUS CONDITION DE REPRISE

CLIMATISATION  
RADIO CD MP3  
SYSTÈME BLUETOOTH<sup>7)</sup>  
VOLANT CUIR MULTIFONCTION

**FREEMONT 4 000 €<sup>8)</sup> D'OFFRE FIAT SANS CONDITION<sup>9)</sup>** CLIMATISATION AUTOMATIQUE TRIZONE  
7 PLACES ↴ RÉGULATEUR DE VITESSE

**PANDA POP CLIM 8 390 €<sup>10)</sup> SANS CONDITION** 5 PORTES  
VITRES AVANT ÉLECTRIQUES  
4 AIRBAGS

[www.fiat.paris](http://www.fiat.paris)

(1) Somme restante à payer pour l'achat d'une Fiat Punto Italia 3 portes 1.2 69 ch neuve, déduction faite de 3 300 € de remise Fiat et de 600 € de prime EcoFiat pour la reprise d'un véhicule de plus de 10 ans destiné à la casse. Version présentée : Fiat Punto Italia 1.2 69 ch 3 portes avec peinture métallisée, incluant l'offre : 9 870 €. (2) Somme restante à payer pour l'achat d'une Fiat Panda Pop 1.2 69 ch neuve avec option climatisation manuelle, déduction faite de 2 300 € de remise Fiat. Version présentée : Fiat Panda Pop 1.2 69 ch avec options climatisation manuelle et peinture métallisée, incluant l'offre : 8 860 €. (3) Remise Fiat de 4 000 € pour l'achat d'un Freemont neuf. Modèle présenté : Fiat Freemont Cross 2.0 Multijet Diesel 140 ch avec option peinture métallisée, incluant l'offre : 29 410 €. Offres non cumulables, réservées aux particuliers dans la limite des stocks disponibles, valables jusqu'au 30/06/2015 dans le réseau Fiat participant. Tarifs conseillés au 10/02/2015. **CONSOMMATIONS CYCLE MIXTE (L/100 KM) : Panda 3,9 à 5,1 ; Punto 3,5 à 6,3 ; Freemont 6,4 à 11,3 ; ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> (G/KM) : Panda 85 à 124 ; Punto 90 à 149 ; Freemont 169 à 262.**



FABRICANT  
D'OPTIMISME

[www.fiat.fr](http://www.fiat.fr)

ESPACE SAINT GERMAIN  
GARAGE PISCINE

STCA - 1 RUE LOUIS DELAGE - 95310 ST OUEN L'AUMONE - 01 34 32 44 00  
ESPACE SAINT GERMAIN - 4 ROUTE DE MANTES - 78240 CHAMBOURCY - 01 30 06 03 03  
GARAGE DE LA PISCINE - 14 RUE HENRI BECQUEREL - 60000 BEAUVAIS - 03 44 02 84 00

# NOUVEAU VOLVO XC90



À DÉCOUVRIR CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE

[volvocars.fr](http://volvocars.fr)

GAMME VOLVO XC90 : consommation Euromix (l/100 km) : de 2.1 à 8.0 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : de 49 à 184.

**ABW**  
AUTOMOBILES  
[www.volvo-iledefrance.com](http://www.volvo-iledefrance.com)

## 93 EPINAY SUR SEINE

111 avenue de Lattre de Tassigny - 01 55 830 830

## 95 GONESSE

2/6 rue de la Liberté - 01 39 87 08 44

## 95 ST OUEN L'AUMÔNE

Cité de l'Auto - RN 14 - Rue de Paris - 01 34 30 40 40

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

LODUS

Gagnez des m<sup>2</sup> !



1<sup>re</sup> solution de **rangement modulable** pour garage et box garage

Spécialement conçu pour l'aménagement de votre garage, LODUS s'ajuste en largeur, s'installe **dans tous les garages** et vous offre une **modularité complète**. LODUS, c'est une structure métallique sur laquelle se fixent en toute sécurité des **étagères coulissantes** et des accessoires pour ranger vélos, pneus ou coffres de toit. Ranger son garage n'a jamais été aussi facile !

Prix TTC : structure de 529 € à 579 € et accessoires de 14,90 € à 89 €

Pour toute question ou devis,  
contactez nous au 04 72 46 18 20

Un produit **ERARD®**

ORIGINE  
**FRANCE**  
GARANTIE

BVCert. 6164725



## 30 JAZZ HYBRID À PRIX DÉSTOCKAGE

### Jazz HYBRID LUXURY

#### ÉQUIPEMENTS INCLUS :

Boîte automatique. Toit panoramique vitré  
Climatisation automatique. Jantes alu. Régulateur de vitesse

#### EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

~~21 300 €~~

15 300 €<sup>(2)</sup>

sous condition de reprise



6 000 €  
d'économie<sup>(1)</sup>

(1) Avantage client de 6 000 € composé d'une remise Japauto de 4 500 € et de 1 500 € d'aide à la reprise dédiée à un véhicule de plus de 8 ans (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise du véhicule par Japauto). (2) Prix de la Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid Luxury au prix catalogue de 21 300 €, hors peinture métallisée et frais d'immatrication, et déduction faite d'une remise Japauto de 4 500 € et de 1 500 € d'aide à la reprise dédiée à un véhicule de plus de 8 ans (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise du véhicule par Japauto). Offre valable sur Jazz 1.3 i-VTEC Hybrid Luxury immatriculée le 31/03/2015, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 03/03/2015. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/06/2015, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 4,5 l/100 km. Emissions de CO<sub>2</sub> : 104 g/km. \*Donnez vie à vos rêves.



### HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16<sup>e</sup>  
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16<sup>e</sup>  
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur [www.japauto.com](http://www.japauto.com)

Paris - République | 32, avenue de la République - 11<sup>e</sup>  
01 43 14 38 38

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun  
01 41 88 30 30

### ÉVEILLEZ VOTRE CÔTÉ NOBLE

©adkeys \*La Confiance en Mouvement. Crédit photo : Shutterstock.



### NOUVEAU SUBARU OUTBACK

Racé et tout en souplesse  
avec sa boîte Lineartronic, l'Outback  
se révèle d'une douceur féline  
en toutes circonstances.  
En ajoutant son système EyeSight,  
vous bénéficiez d'un dispositif  
de repérage des obstacles incroyable.  
L'œil du tigre en plus rapide...



[WWW.SUBARU.FR](http://WWW.SUBARU.FR)

REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



*Confidence in Motion*

Gamme Outback à partir de 38 350 €. Modèle présenté : Outback 2.0D Luxury Eyesight (PM incluse) : 43 900 €. Tarif public au 1<sup>er</sup> mai 2015.  
Consommations et émissions de CO<sub>2</sub> (sur parcours mixtes) de la gamme Outback : de 5,6 à 7 l/100 km et de 145 à 161 g/km.



Automotion Paris Ouest  
57, Boulevard Richard Wallace  
92800 PUTEAUX - Tél : 01.46. 25.00.80

Ouverture au 1<sup>er</sup> Octobre  
33, Av. d'Argenteuil  
92 600 ASNIERES SUR SEINE

Automotion Lyon  
10 rue des Frères Bertrand  
69200 VENISSIEUX - Tél : 04.72.61.07.29

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

**HONDA**  
The Power of Dreams\*

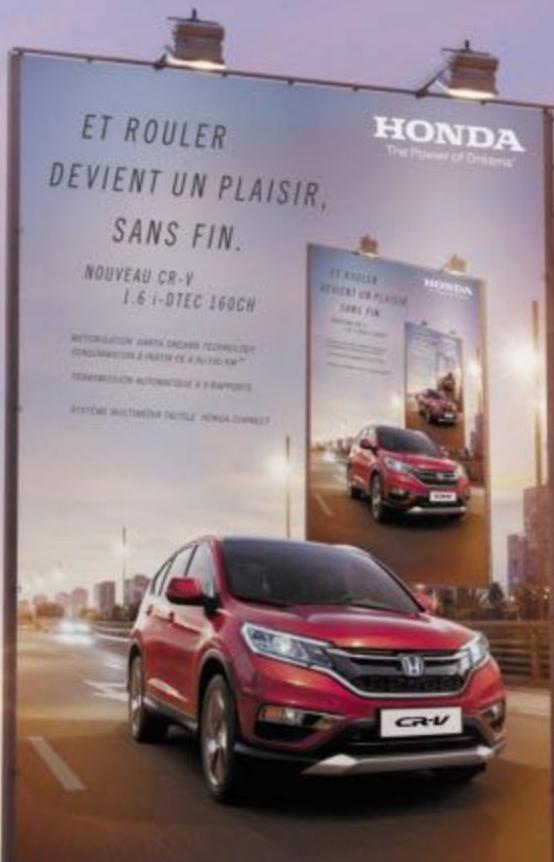
*ET ROULER  
DEVIENT UN PLAISIR,  
SANS FIN.*

*NOUVEAU CR-V  
1.6 i-DTEC 160CH.*

*MOTORISATION EARTH DREAMS TECHNOLOGY  
CONSOMMATION À PARTIR DE 4,9 L/100 KM<sup>(2)</sup>*

*TRANSMISSION AUTOMATIQUE À 9 RAPPORTS*

*SYSTÈME MULTIMÉDIA TACTILE HONDA CONNECT*



**GAMME CR-V DIESEL À PARTIR DE 23 990 €<sup>(1)</sup>**

(1) 23 990 € : prix du CR-V 1.6 i-DTEC 2WD Comfort incluant un avantage client total de 3 460 € composé de 1 860 € de remise Concessionnaire et de 1 600 € d'aide à la reprise « autres marques » (aide réservée à la reprise d'un véhicule d'une autre marque conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant). Offre valable pour toute immatriculation avant le 30/06/15, réservée aux particuliers chez les Concessionnaires participants et dans la limite des stocks disponibles. Prix catalogue du modèle présenté CR-V 1.6 i-DTEC 4WD Exclusive Navi avec option peinture métallisée (610 €) : 39 610 € selon tarif au 03/03/15. (2) Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte : 5,1 l/100 km et 133 g de CO2/km. \*Donnez vie à vos rêves. [www.honda.fr](http://www.honda.fr)



GROUPE COURTOIS

**COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY**  
50, route de Mantes – 01 71 52 11 00  
[www.honda-chambourcy.com](http://www.honda-chambourcy.com)

**Nouvelle concession**

**COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE**  
Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00  
[www.honda-saintouenlaumone.com](http://www.honda-saintouenlaumone.com)

**NOUVEAU**

# VITARA!

disponible en stock

**A partir de 17 490 € TTC\***

**\*CAPITAL REPRISE DE 2 000 € SUR TOUTE LA GAMME VITARA**



Disponible en motorisation Essence ou Diesel

**Toute la gamme SUZUKI disponible aux meilleures conditions**

Retrouvez l'univers Suzuki Paris sur facebook [www.facebook.com/suzuki.paris](https://www.facebook.com/suzuki.paris)

**3 CONCESSIONS EXCLUSIVES SUZUKI À PARIS**

Pyrénées Automobiles - 117 bis rue des Pyrénées - Paris 20  
 Paris 18 Automobiles - 85 Boulevard Ney - Paris 18  
 Beaugrenelle Rive Gauche 65 bis rue des Entrepreneurs - Paris 15

**SUZUKI PARIS**  
 N° Azur 0 810 100 150

\* Visuel non contractuel, offre valable sur véhicule en stock et dans la limite des stocks disponibles en concession.

**Diminuez votre budget carburant.**  
**À partir de 299€.**

**Test de consommation : -12%**

**4 FOIS SANS FRAIS**



**KIT POWER**  
 OPTIMISATION MOTEUR

**SPÉCIALISTE DE LA PRÉPARATION ET OPTIMISATION DES MOTEURS ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.**

**AUTOS**  
**BATEAUX**  
**CAMPING CAR**  
**POIDS LOURDS**  
**AGRICOLE**



Satisfait ou remboursé. Livraison gratuite en 48 heures.  
 Connecteurs d'origine. Plus de 50 centres de montage.  
 Garantie 8 ans

**GAIN DE COUPLE**  
**GAIN DE PIUSSANCE**  
**DÉCOUVREZ DE NOUVELLES SENSATIONS**



**WWW.KITPOWER.FR**  
**TÉL. : +33(0)6 60 17 68 58**  
**INFO@KITPOWER.FR**

**NOUVEAU MAZDA CX-3**

**Venez le découvrir avec ses motorisations SKYACTIV essence et diesel économiques.**

**Disponible en boîte automatique et manuelle.**

**CONDITIONS SPECIALES ENTREPRISES PROFESSIONS LIBÉRALES VTC & UBER : NOUS CONSULTER**

**VÉHICULES DE DIRECTION\***

<b>Mazda 3 5P. Diesel Trophée Andros</b>	A partir de	<b>26.900 €</b>
<b>Mazda 6 Break Diesel 150 BVA Dynamique</b>	A partir de	<b>27.900 €</b>
<b>Mazda CX5 Diesel 175 BVA Sélection</b>	A partir de	<b>33.900 €</b>

**NOS VÉHICULES D'OCCASION GARANTIS\***

<b>Mercedes SLK 200 BVA - 2007</b>	A partir de	<b>15.900 €</b>
<b>BMW X1 123 D BVA Sport Design - 2011</b>	A partir de	<b>27.900 €</b>

\* Dans la limite des stocks disponibles. - photos non contractuelles. Consommations cycle mixte (l/100km) : Mazda MX5 : 7 à 7,6, Mazda 2 : 4,1 à 5,2, Mazda 3 : 4,5 à 7,6, Mazda 5 : 6,1 à 8,2, Mazda 6 : 5,2 à 7,6, Mazda CX-5 : 4,6 à 6,6.

**www.mazda-paris.fr**

**MAZDA AUSTERLITZ**  
 20, boulevard de l'Hôpital - 75005 Paris

**01 47 07 15 18**

**L'AUTO-JOURNAL 133**

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



VENTE EN LIGNE DE VOITURES NEUVES  
+ DE 500 VÉHICULES EN STOCK !



32 marques - 7000 modèles

**JUSQU'À 40%\* DE REMISE  
SUR VOTRE VÉHICULE NEUF**

**CASH REPRISE**  
By Elite Auto

le moyen le plus simple  
de vendre votre voiture  
d'occasion



[www.cash-reprise.fr](http://www.cash-reprise.fr)



**3 agences - 16 centres**  
de livraison partout en France !

**01 76 78 35 20**  
[www.elite-auto.fr](http://www.elite-auto.fr)

(\*) Meilleure remise à la date du 17/06/2015 - (\*\*) Voir conditions sur le site

2015 ELITE-AUTO - Tout droits réservés - S.A.S au capital de 1.000.000€ -195 Route Nationale 10 - 78310 Coignières. RCS Versailles B 400 850 046 - FR 224 008 500 46 - APE 501 Z

# ALARME ANTI SOMNOLENCE



**STOPSLIEUP**  
Alerte dès les premiers signes de perte de vigilance

 TESTÉ PAR LE CNRS  PRIX DE L'INNOVATION

Bague électrodermale  
StopSleep S200 : 199€<sup>TTC</sup>  
09 80 40 50 61 (appel non surtaxé)

 VOIR LA DÉMO VIDÉO SUR [StopSleep.fr](http://StopSleep.fr)

En vente chez Norauto

**Norauto**

# AUTO-IES.com

Voitures neuves moins chères

- Satisfait ou remboursé 15j / 1000 km
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- Livraison à domicile

**JUSQU'À -39% SUR VOTRE VOITURE NEUVE**

**-39,4% À PARTIR DE 16 252 € TTC RENAULT SCENIC**



**-27% À PARTIR DE 18 912 € TTC PEUGEOT 5008**



**-23% À PARTIR DE 20 470 € TTC NISSAN QASQHAI**



**-19% À PARTIR DE 25 724 € TTC AUDI Q3**



**www.auto-ies.com**

**04 70 30 87 60**

IES (nom commercial : Auto-IES.com SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérante de la société AUTO-IES, SAS au capital de 583 270 €. ZAC les Ancises 03300 CREUZIER LE NEUF. RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 17/06/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur [www.auto-ies.com](http://www.auto-ies.com). Photo non contractuelles.





• Saab 9.3 Aero V6 2.8T Sport Hatch 250ch **10 900 €**  
12/05, 115 000 km, argent, cuir gris bi-ton, xénon, GPS, alarme... Rare en BVM6, Saab de passionné, histo. Chassay dps l'achat. Superbe état. Dpt 92.  
06 80 15 13 48



• VW Touareg 2.5 TDI RS 174ch **9 000 €**  
2004, cuir beige, BVA, xénon, radar recul, JA18, parot bluetooth, GPS, sièges chauff., TO, volant multi, 198 000 km, entret VW, aucun frais à prévoir, Dépt.78.  
06 85 45 44 15



• Jeep Grand Cherokee IV 3.0 CRD **29 900 €**  
V6 190 FAP, 10/11, 66 000 km, BVA, gris métal, tissus noir, 4 RM, config. 5 pl, xénons, JA 18, entretien méticuleux. Jeep Bordeaux.  
06 51 74 75 24



• Audi RS4 Berline BVM6 (B7) **29 500 €**  
08/06, 97.000 km, gris Daytona, cuir noir et tissus noir/alu Audi Exclusive, pack alu mat, GPS Plus, châssis sport +, adaptative light, grosse rév effectuée, entretien très méticuleux, DRC complet récent.  
06 69 94 49 16

## Vendez Votre automobile dans **l'auto-journal**

2 parutions **29€**  
**01 41 33 55 54**

**Aramisauto.com**

**VENDRE VOTRE VOITURE**

- Estimation en 2 min
- Sans obligation d'acheter une nouvelle voiture
- Vendue et payée en 24h !

[www.AramisAuto.com](http://www.AramisAuto.com)

**0 811 365 804**  
(prix d'un appel local)

**les voitures de l'année**

**Mercedes - BMW**  
**Audi - VW**

*Direction et Collaborateur ALLEMAGNE*

[www.lesvoituresdelannee.com](http://www.lesvoituresdelannee.com)

**06.09.78.09.20**

[aupe@lesvoituresdelannee.com](mailto:aupe@lesvoituresdelannee.com)

**Véhicules de direction**  
**Véhicules du Personnel**  
**Usine de POISSY**  
**PEUGEOT & CITROËN**

**Tél : 01 30 19 22 00**  
**01 30 19 72 27**  
**Fax : 01 30 19 52 10**

du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00  
samedi sur rendez-vous  
**www.info-auto.org**

# l'auto-journal

SUR VOTRE IPAD

TOUTE L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE  
24H/24 7J/7



LE MAGAZINE  
À 2€  
(AU LIEU DE 3,50)



TOUS LES PLAISIRS DE L'AUTOMOBILE



Retrouvez-nous sur [www.facebook.com/autojournal](http://www.facebook.com/autojournal)



Aramisauto<sup>com</sup>

AVANT LE 30 JUIN

Aramisauto<sup>com</sup>



LES  
DERNIÈRES  
MINUTES



DISPONIBILITÉ  
IMMÉDIATE

JUSQU'À  
-40%

STOCK  
LIMITÉ

[WWW.ARAMISAUTO.COM](http://WWW.ARAMISAUTO.COM)



Une question ? Un conseil ?  
Contactez-nous au

0 811 365 804  
(prix d'un appel local)



Aramisauto<sup>com</sup>



23 AGENCES EN FRANCE

Aramisauto c'est :

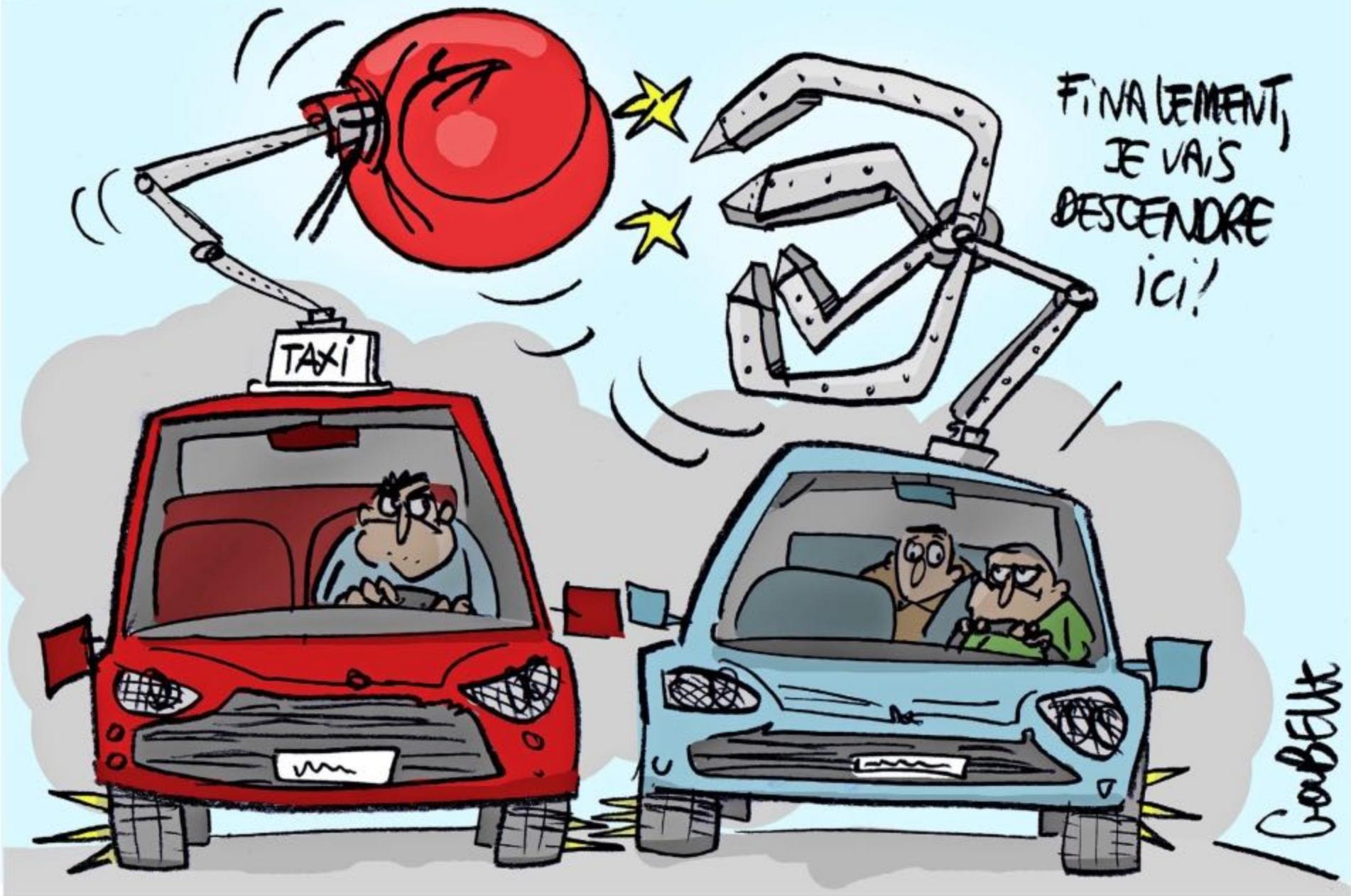
- Plus de 30 marques de voitures neuves et d'occasion
- Satisfait ou 100% remboursé (15 jours - 1000km)
- Voitures d'occasion reconditionnées garanties 12 mois minimum

# Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle

**TAXIS-UBERPOP: LA GUERRE EST DÉCLARÉE**



**DANS L'AUTO-JOURNAL  
DU 23 JUILLET 2015**

**N° 938**

- 1ers ESSAIS: Mazda MX-5, Mercedes GLE Coupé
- 10000 KM: Renault Espace



Et où que vous  
soyez, sur  
SMARTPHONE  
et  
TABLETTE

- LES EXPERTS: Opel Adam Rocks
- RÉTRO: Peugeot 205 CTI

YANN LEFEBVRE

**[ET AUSSI... EN KIOSQUE]**

**Ne ratez pas le numéro  
SPECIAL SALON 2016!**

**4000 modèles,  
404 pages**

- TOUTES LES NOUVEAUTÉS DE 2016: découvrez les futurs Peugeot 3008, Renault Mégane et Citroën C3 Picasso.
- TOUTES LES MARQUES: leurs gammes complètes.
- LES FICHES TECHNIQUES: les prix, les équipements.
- LE TOUR DU MONDE DES CONSTRUCTEURS: voitures non importées, artisans...





Innovation  
that excites

## NOUVELLE NISSAN PULSAR

### UN LARGE ESPACE INTÉRIEUR POUR UNE OFFRE AJUSTÉE.



#### LA NOUVELLE BERLINE COMPACTE

À PARTIR DE

**209 €/MOIS<sup>(1)</sup>**

**SANS APPORT  
SANS CONDITION**

- Espace places arrières XXL\*
- Volume de coffre jusqu'à 1395 L



Réservez votre essai sur [nissan.fr](http://nissan.fr)

Innover autrement. \*89 cm aux jambes aux places arrières. (1) Exemple pour une Nouvelle Nissan PULSAR Visia DIG-T 115 neuve en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, premier loyer de 3 873 €<sup>(2)</sup> puis 48 loyers de 209 €. Restitution du véhicule chez votre Concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac - RCS Bobigny 702 002 221. Modèle présenté : Nouvelle Nissan PULSAR Connect Edition DIG-T 115 avec options Phares LED avec signature lumineuse et peinture métallisée, premier loyer de 3 501 €<sup>(2)</sup> puis 48 loyers de **279 €**. (2) Premier loyer pris en charge par votre Concessionnaire NISSAN. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 31/08/2015 chez les Concessionnaires participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € - RCS Versailles B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,6 - 5,9. Émissions CO<sub>2</sub> (g/km) : 94 - 138.



LE GOÛT À LA  
FRANÇAISE

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.